

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA PORTÉE
DE LA
RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE
DANS LE
TRANSPORT DE VOYAGEURS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

Présentée et soutenue le vendredi 22 mai 1925, à 3 h. 1/2

PAR

Constantin G. VASILIU

Diplômé de l'Ecole des Sciences politiques

Président : M. DEMOGUE, professeur
Suffragants { *MM. WAHL, professeur*
PERCEROU, professeur

SOCIÉTÉ ANONYME
DU
RECUEIL SIREY

22, rue Soufflot, Paris-V^e
LÉON TENIN, Directeur de la Librairie

1925

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA PORTÉE
DE LA
RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

DANS LE
TRANSPORT DE VOYAGEURS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

Présentée et soutenue le vendredi 22 mai 1925, à 3 h. 1/2

PAR

Constantin G. VASILIU

Diplômé de l'Ecole des Sciences politiques

Président : M. DEMOGUE, professeur

Suffragants { *MM. WAHL, professeur*
PERCEROU, professeur

SOCIÉTÉ ANONYME

DU

RECUEIL SIREY

22, rue Soufflot, Paris-V^e

LÉON TENIN, Directeur de la Librairie

1925

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



A MA TRÈS CHÈRE MÈRE

BIBLIOGRAPHIE

- Aubry et Rau.* — Cours de Droit civil français, 5^e éd., t. V et VI.
- Baudry-Lacantinerie et Barde.* — Des contrats et des obligations conventionnelles en général, t. I et III.
- Becqué.* — Responsabilité pour fait d'un tiers (Revue trimestrielle de Droit civil, 1906, p. 261).
- Bedarride.* — Des chemins de fer, 2^e éd., t. II.
- Beudant.* — Cours de Droit civil français. Les contrats et les obligations.
- Boistel.* — Précis de Droit commercial, 4^e éd., 1890.
- Bonnet.* — Revue critique de législation et de jurisprudence, 1913, p. 418.
- Capitant (H.).* — De la cause des obligations, 1^{re} éd.
— Recours de l'assureur ou de l'assuré contre les tiers (Revue trimestrielle de Droit civil, 1906, p. 39).
- Chausse.* — Revue critique de législation et de jurisprudence, 1895, XXIV, p. 437.
- Chauveau.* — Note P. 1890.2.120.
- Colmet de Santerre (Demante et).* — Cours analytique de Droit civil, t. V.
- Colin et Capitant.* — Cours élémentaire de Droit civil français, t. II.
- Colin (Ambroise).* — Note D. 1904.2.73.
- Cottelle.* — De la garantie en matière de louage d'ouvrage (Revue pratique, 1884, p. 529).
- Demogue (René).* — Traité des obligations en général. Paris, 1923. t. I et IV.
— Notions fondamentales du Droit privé.
— Revue de la jurisprudence en matière de Droit civil (Revue trimestrielle de Droit civil, années 1907, 1913, 1915-1917, 1922, 1924).
- Demolombe.* — Cours du Code Napoléon, XXIV, XXXI.
- Emion.* — Manuel pratique ou traité de l'exploitation de chemin de fer.

- Exner.* — Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport. Paris, 1890.
- Ferraud-Giraud.* — Code des transports, t. II.
- Féolde.* — Des transports par chemin de fer.
- Ferrin.* — Note S. 1911.2.234.
- Guillemain.* — Des transports successifs. Thèse Paris.
- Guy.* — De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle. Thèse.
- Hubert.* — Note Annales de Droit commercial, 1894.1.31.
- Huc.* — Commentaire théorique et pratique du Code civil, t. VIII et X.
- Labbé.* — Note S. 1885.1.409.
— Note La France judiciaire, 1888.1.33.
- Lacour.* — Précis de Droit commercial, 2^e éd., t. I.
- Lamé-Fleury.* — Code annoté de chemin de fer.
- Laurent.* — Principes de Droit civil français, t. XVI et XX.
- Legris.* — Note Recueil de la Gazette du Palais, 1916, p. 679.
- Lyon-Caen (Ch.) et Renault (H.).* — Traité de Droit commercial, 5^e éd., t. III.
- Palaa.* — Dictionnaire de chemin de fer.
- Perreau.* — Technique de la jurisprudence en droit privé. Paris, 1923, 2 vol.
- Planiol (M.).* — Traité élémentaire de Droit civil, 7^e éd., t. II.
— Revue critique de Législat. et Jurisprudence, 1888, p. 285.
- Jacquim.* — Des obligations et de la responsabilité des compagnies de chemin de fer.
- Le Jeune.* — De la responsabilité résultant du contrat de transport. Thèse Paris.
- Josserand.* — Des transports (Thaller, Traité général de Droit commercial. Paris, 1910-1911).
- Roger (R.).* — Traité juridique théorique et pratique de transports, t. I et II. Paris, 1922.
- Ripert (G.).* — Droit maritime, t. II.
— Examen doctrinal (Revue critique de législation et jurisprudence, 1914, p. 193).
- Salleilles.* — Théorie de l'obligation.
- Saintelette.* — Responsabilité et garantie.
- Sarrau.* — Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport de personnes, 1896.
- Sarrut.* — Législation et jurisprudence dans le transport de marchandises par chemin de fer, 1874.
— Conclusion Sirey. 1913. I. 177.
— Note Dalloz, 1885.1.433.
- Sourdat.* — Traité de la responsabilité, 5^e éd., 2 vol.

Thaller et Percerou. — Traité élémentaire de Droit commercial, 5^e éd.

Wahl (A.) et Baudry-Lacantinerie. — Traité du louage, t. II.

Wahl (A.). — Droit maritime.

— Précis théorique et pratique de Droit commercial. Paris, 1922.

Vansteenbergh. — Les accidents des voyageurs et le droit des victimes. Thèse Dijon, 1905.

AVANT-PROPOS

Le problème de la responsabilité du voiturier est à l'ordre du jour.

L'application à la locomotion d'une mécanique toujours plus compliquée, la multiplication des moyens de transport, ne sont évidemment des circonstances utiles à faire éviter les accidents de transport, mais bien malheureusement pour les rendre plus fréquents.

Les accidents de transport soulèvent d'innombrables questions juridiques.

Les grands recueils d'arrêts, constituent une image fidèle des luttes qui se poursuivent dans les prétoires des tribunaux.

La tâche du juriste est difficile et facile par là même: difficile, car il voit son attention sollicitée par une foule de problèmes à résoudre, à clarifier, facile, car il n'a qu'à se pencher sur une riche jurisprudence pour cueillir des idées et surtout la certitude, que dans cette matière, plus que dans toute autre, c'est la réalité des choses qui impose.

Il faut donc, plus que jamais, tenir compte exactement de ces réalités. Nous avons essayé au cours de ce travail, d'étudier l'état de la jurisprudence dans la question de la responsabilité du voiturier, pour accidents survenus aux personnes transportées.

Notre étude porte sur la jurisprudence française. Nous avons intentionnellement négligé de faire mention de l'état des diverses questions traitées en droit comparé et cela pour la raison suivante. Les législations étrangères peuvent se ranger dans deux catégories : il y en a qui possèdent des textes précisant la responsabilité du voiturier, comme la législation belge ; il y en a d'autres au contraire qui, en absence de toute loi, se contentent de l'application d'une théorie que la jurisprudence a forgé.

Le droit français entrant dans cette dernière catégorie, nous nous sommes proposé d'étudier uniquement l'état de la jurisprudence.

Partant de là, il y a inconvénient de faire mention des législations étrangères, où l'étude doit porter plutôt sur un texte que sur un état jurisprudentiel. Nous aurions dépassé, par là, le domaine propre du sujet.

Mais d'une façon générale, nous pouvons dire que toutes les controverses que nous avons essayé d'étudier en droit positif français se posent d'une façon identique et semblent devoir être solutionnées identiquement, dans la législation des pays qui se contentent d'une théorie jurisprudentielle sur la question de la responsabilité du voiturier.

Nous voulons indiquer par là le droit italien ou bien le droit roumain pour ne faire mention que de ces deux législations latines et pour ainsi dire sœurs de la législation française.

LA PORTÉE
DE LA
RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE
DANS LE
TRANSPORT DE VOYAGEURS

PREMIÈRE PARTIE

LA QUESTION DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DANS LE TRANSPORT DES PERSONNES.

Les textes du Code civil et du Code de commerce ne s'occupent point du contrat de transport des personnes. Ils ne réglementent que le contrat de transport de marchandises, en y édictant une responsabilité à la charge du voiturier, pour avarie survenue à la marchandise transportée.

L'article 1784 du Code civil mentionne que « les voituriers sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par un cas fortuit ou de force majeure ».

Et l'article 103 du Code de commerce dit « le voiturier est garant de la perte des objets à transporter hors le cas de force majeure ».

« Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

« Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture tarif ou autre pièce quelconque est nulle. »

Si un accident lèse une personne transportée, au cours du transport, que doit-on décider ; faire application des principes inscrits dans l'article 1382 du Code civil, c'est-à-dire de la responsabilité délictuelle conformément à la règle « tout fait de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer », ou bien admettre que par le seul fait de l'accident il y a inexécution du contrat de transport ?

La question est importante car il y a une grande différence entre les principes et les conséquences de ces deux responsabilités civiles.

§ 1. — Différences entre les applications de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle (1).

En droit positif et en doctrine, dans une opinion courante on distingue, généralement, entre les applications des deux espèces de responsabilités les différences suivantes :

1. Meignié, *Responsabilité et contrat*. Thèse Lille 1924 et Demogue, t. V, n° 1233.

1° D'abord, au point de vue de la preuve. Si l'on considère qu'il y a inexécution d'une obligation contractuelle, le créancier qui souffre un dommage et veut en obtenir une réparation, n'a qu'à prouver qu'un contrat existe, qu'il n'a pas été exécuté, qu'il s'en est suivi un dommage dont il souffre et qui est en relation causale avec cette inexécution.

C'est au débiteur, qu'on dit présumé en faute (1), qu'il incombe s'il veut s'exonérer, d'apporter la preuve qu'il a été empêché de tenir sa promesse par un fait exclusif de sa volonté, soit par exemple forcé par un cas de force majeure, un cas fortuit, ou bien la faute du créancier.

Mais jusque-là, la responsabilité découle du fait même de l'inexécution du contrat (2).

Si au contraire, dans l'absence de tout lien contractuel, un dommage est causé à une personne, c'est à celle-ci qu'il échoit de prouver la faute de l'auteur du fait incriminé, faute, qui seule dans l'état actuel du droit positif, engendre pour son auteur une obligation de réparation.

A vrai dire, peut-être cette différence entre la preuve à rapporter dans ces deux cas de responsabilité n'est pas au point de vue rationnel si grande que l'on supposerait, car s'agit-il de la responsabilité découlant d'une inexécution contractuelle, ou

1. Huc VII, 4, 95. Colin et Capitant, *op.cit.*, II, p. 369. Baudry-Barde I, n° 356.

2. Baudry-Barde, I, 356, note 2. Demogue, V, n° 1237. Saleilles, *Obligation*, 3^e éd., p. 437.

bien simplement d'une responsabilité découlant du fait de l'homme, étranger à toute obligation conventionnelle, encore le créancier devra prouver, qu'un contrat ou bien une loi défendait tel acte, que cette disposition a été méconnue, qu'un dommage en est résulté. Il faudrait seulement pour établir la responsabilité délictuelle prouver en plus, que la violation de la disposition légale émane du défendeur, donc préciser la personne du défendeur et qu'il est en faute ; ce qui revient, en somme, à préciser cette faute (1).

Encore faudrait-il, dans une Doctrine nouvelle présentée par notre éminent maître M. Demogue et qui se place à un point de vue très juste, tenir compte qu'il y a des obligations conventionnelles ayant pour but non un résultat précis, mais simplement un moyen ; en ce qui concerne ces dernières obligations, il faudrait, même dans le domaine contractuel et pour établir la responsabilité du débiteur, démontrer que celui-ci a manqué aux obligations assumées ce qui revient à démontrer sa faute (2).

Quoiqu'il en soit des efforts faits par des éminents jurisconsultes pour introduire plus de clarté dans cette question controversée de la nature de la preuve dans la vie judiciaire, les instances exigent, pour la réparation d'un délit civil, la démonstration d'une faute précise de l'auteur de l'acte nuisible, tandis que dans les procès en responsabilité, pour inexécu-

1. Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 18.

2. Demogue, V, n° 1237, p. 538.

tion d'un contrat, cette *faute précise* n'est pas exigée.

L'inexécution constitue par elle-même la faute.

Partant de ce fait, nous constaterons que souvent il est très difficile, dans la pratique, de rapporter la preuve d'une faute et cela spécialement pour les accidents de transport.

Si l'on décide que le voiturier ne sera responsable que délictuellement pour l'accident de transport, la victime devra établir cette responsabilité. Or le voyageur peut-il savoir quelle a été la faute précise de la compagnie de transport sur le réseau de laquelle un accident est survenu ?

Il lui sera souvent impossible devant les causes multiples, cachées, approximatives, d'une catastrophe de chemin de fer. Des enquêtes commencent, des contre-enquêtes continuent, expertises, rapports, investigations. Que devient pendant ce temps le pauvre diable de voyageur ? Comment pourrait-il connaître les causes du sinistre ? En réalité la preuve d'une faute est en général très difficile à préciser.

« Le créancier qui se plaint de l'inexécution totale ou partielle de l'obligation n'a qu'à établir le défaut de l'exécution. Il y a là une différence (par rapport à la responsabilité délictuelle) dont la répercussion pratique est considérable. Avoir la charge de la preuve c'est porter tout le poids du litige, celui auquel il incombe perd le procès, s'il n'arrive pas à établir l'exactitude des faits qu'il allègue ».

Il faut ajouter qu'en matière de transport, par

suite des difficultés techniques inhérentes à la matière, la preuve est encore plus difficile à établir.

2° Dans l'hypothèse de l'inexécution d'une obligation on peut assigner le débiteur, soit devant le tribunal du lieu de son domicile, soit devant celui du lieu où le contrat a été conclu, le prix payé, la livraison effectuée.

On y applique l'article 420 de procédure civile. Au contraire, en matière de faute délictuelle, un seul tribunal est compétent, celui du défendeur (1).

3° D'autre part, en matière de responsabilité délictuelle, l'auteur doit réparer toutes les suites du dommage, l'article 1382 du Code civil employant des termes généraux « tout fait de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par le fait duquel il est arrivé à le réparer ».

Au contraire, si on manque à l'exécution d'un contrat, l'article 1150 du Code civil limite le montant de l'indemnité : on ne doit réparer que le dommage prévu ou que l'on a pu prévoir (2) sauf en cas de dol.

Quant à l'article 1151 du Code civil, la question de savoir s'il s'applique, pour déterminer le calcul de la réparation des dommages engendrés par des délits civils, est très discutée (V. *infra*) (3).

4° Toute personne lésée peut se prévaloir de l'ar-

1. Cass. 21 nov. 1911. S. 1912. I. 73. v. Demogue, V, 1237.

2. Demogue, IV, n° 460 et V, 1234 et jurisprudence citée. Nîmes, 30 oct. 1893. S. 94. 2. 233 ; Laurent, XX, n° 523 ; Huc, VII, 495 ; de Haene, *Fland. Judic.*, 1901, col. 225.

3. Demogue, IV, n° 460.

ticle 1382 du Code civil et demander une réparation pour le dommage qu'elle a subi. En matière de responsabilité contractuelle, seule la victime, et après son décès ses héritiers, lesquels ont trouvé l'action dans la succession, peuvent se prévaloir de l'action pour inexécution d'un contrat.

5° En matière de responsabilité contractuelle, la prescription de l'action est de trente ans, tandis que dans le délit ou le quasi-délit elle peut être beaucoup plus courte. Si un délit pénal a été commis et si l'infraction a été commise en dehors de tout contrat, l'action en indemnité est soumise aux art. 637 et 638 du Code d'instruction criminelle, l'action civile se prescrivant dans le même laps de temps que l'action publique.

Au contraire, si l'infraction est la violation d'un contrat, l'action en indemnité se prescrit par trente ans (1).

Généralement, on fait une sixième différence entre les applications des deux responsabilités. Nous voulons mentionner la mise en demeure nécessaire pour faire déclancher la responsabilité contractuelle (art. 1146 C. civ.) (2).

Cette distinction manque de portée, si on veut bien remarquer que, d'une part cette mise en demeure n'est plus exigée, généralement, quand l'in-

1. Civ., 5 août 1895. S. 96. I. 223. Civ., 28 avril 1896. S. 96. I. 312. Civ., 10 janvier 1899. D. 1905. I. 271, note Demogue S. 1909. I. 82. Saintelette, p. 39. Demogue, V, n° 1234.

2. Req., 31 mai 1865. S. 66. I. 166.

exécution est devenue impossible par suite de la faute du débiteur (1), et que d'autre part en matière délictuelle l'hypothèse d'un dommage pour simple retard dans les précautions à prendre est assez rare. Les indemnités y sont surtout compensatoires.

De même, nous sommes d'accord avec la doctrine de notre éminent maître M. Demogue, quant à une septième différence qui est surtout une réminiscence du droit romain.

On dit pour la responsabilité délictuelle qu'une faute même très légère suffit pour engendrer une obligation de réparer *In lege aquilia et levissima culpa venit*.

Au contraire dans les contrats il faudrait une faute d'une certaine gravité.

Mais on a fait remarquer que la diligence supposée par l'article 1382 du Code civil ne peut être qu'ordinaire et nullement extraordinaire (2) et d'autre part, que le devoir de respecter les usages, ce qui est la règle même de l'application de l'article 1382 du Code civil, exclue l'idée d'une faute minime (3).

Nous nous permettons d'ajouter que la notion de cette faute minime est bien vague, car le juge ne juge jamais par comparaison de ce qui se serait produit à un contrat liait les parties, mais seulement

1. Planiol, II, p. 227, n° 3 ; Baudry-Barde, I, n° 472.

2. Demogue, t. III, n° 256.

3. Demogue, t. III, n° 256.

ce que habituellement on croit être une faute ou non.

D'autre part, dans l'inexécution d'un contrat, une faute minime, de façon courante, et du point de vue délictuel, peut devenir une faute lourde au point de vue spécial de la convention. C'est ce qui arrive pour certains contrats comme celui du transport de personnes, où le voiturier est tenu à une vigilance absolue.

§ 2. — Le problème de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs

La plupart des tribunaux et des cours, de même qu'une partie de la Doctrine, soutenaient que du moment que les textes ne parlent de responsabilité contractuelle qu'en ce qui concerne le transport de marchandises, on ne peut étendre l'application de ces principes au transport de personnes.

Ils tiraient un argument à *contrario* des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce pour décider que, dans l'état actuel des textes, aucune assimilation n'était possible, entre le voyageur et la marchandise, au point de vue spécial de la responsabilité qui charge le voiturier (1).

Seules les marchandises doivent être transportées sans aucune détérioration, et cela pour la raison suivante :

1. Ferraud-Giraud, *Code des transports*, t. III, n° 420, p. 316.

Si l'article 1784 du Code civil et 403 du Code de commerce chargent le voiturier d'une responsabilité contractuelle pour avaries causées aux marchandises, c'est parce que le contrat de transport comporte un véritable contrat de dépôt. On lui a confié les marchandises ; il doit les restituer intactes. Le dépôt peut comprendre les marchandises transportées. Les choses sont inertes par leur nature, elles ne peuvent, sauf dans des hypothèses exceptionnelles, se détériorer par elles-mêmes. Il en est tout autrement pour la personne qui voyage ; celle-ci, étant un être vivant, peut se déplacer, se causer un mal.

Une personne doit prendre par elle-même des précautions, pour éviter de se blesser, de se tuer.

Au point de vue juridique, les personnes ne peuvent faire l'objet d'un dépôt.

Il n'y a donc pas de raison pour rendre le voiturier responsable de la lésion provoquée au voyageur.

« Pour créer cette obligation de rendre le voyageur au terme du voyage sain et sauf, il faut imaginer que le transporteur en signant le contrat a volontairement consenti à prendre à sa charge tous les risques du transport : s'il en est ainsi que les parties ne l'ont elles pas dit expressément ? (1)

Cette obligation serait une pure fiction invraisemblable.

Ces divers arguments ne sont pas péremptoires

pour les partisans de l'application de la responsabilité contractuelle dans le transport des personnes.

Ils font remarquer, d'abord, que la règle de l'article 1784 du Code civil n'est pas uniquement l'application de l'idée du dépôt nécessaire et s'il participe dans une certaine mesure du dépôt, il relève surtout du contrat de louage d'industrie (2).

Mais admettons même qu'il trouve son explication dans les caractéristiques d'un véritable dépôt ; cela ne peut signifier que tout simplement que l'article 1784 du Code civil et l'article 103 du Code de commerce ne s'appliquent point au contrat de transport de voyageurs. On n'est nullement autorisé à conclure de là, que ce transport est sanctionné, uniquement par l'article 1382 du Code civil.

A priori on ne peut rien savoir. Remarquons plutôt que l'article 1784 du Code civil ne renferme que l'application des principes de droit commun ; et à ce point de vue il n'a vraiment aucune utilité pratique ; même en son absence, on aurait dû appliquer, quand même, les principes de la responsabilité contractuelle dans le transport de marchandises (1).

Cet article s'explique d'une autre manière. Il sert à déterminer les causes d'exonération que pourrait invoquer le voiturier. Autrement, il aurait suffi à celui-ci d'alléguer qu'il a fourni une diligence de bon père de famille, pour se voir déchargé, suivant le droit commun, de toute responsabilité. Voilà la

1. Sourdat, *Traité de la responsabilité*, 5^e éd., t. II, p. 307.

2. Sarrut, *Conclusions*. S. 1913.I. 177.

seule raison de cet article ! Mais cette disposition est superflue quant au fait d'appliquer au transport de marchandises une règle de droit commun, n'ayant point besoin d'être précisée pour régir ce transport.

Or, s'il en est ainsi, comment se permettre de tirer un argument *a contrario* d'un texte qui fait simplement une application de droit commun (1).

Il semble tout au contraire que le voiturier doit transporter le voyageur sain et sauf à destination.

D'abord, toute obligation licite peut être assumée.

D'autre part, suivant l'article 1134 du Code civil, les contrats s'exécutent en bonne foi.

Or comment admettre qu'un voiturier, qui responsable de la perte ou avaries survenues aux marchandises, puisse dire au voyageur sans être de mauvaise foi : « Je vous ai transporté, peu m'importe que vous soyez blessé dans un accident survenu au cours du transport, que votre vie soit en danger ; vous êtes arrivé à la destination et c'est là toute mon obligation. »

Le voiturier n'a pu évidemment supposer qu'il devrait moins de soins à un être humain, qu'à une marchandise.

Sans le contrat de transport qui a mis en rapport le voyageur et le voiturier, celui-ci n'aurait subi aucun dommage. On détache cependant et l'on rejette du contrat l'obligation de réparer le dommage causé au voyageur !

1. Saintelette, *Responsabilité et garantie*. *Id.*, Sarrut et Sourdat, *op. cit.*, p. 307.

« En réalité le voyageur s'est livré corps et biens, il a confié sa personne au voiturier, pour l'exécution du voyage, il n'a aucune autorité sur le personnel, aucune action sur l'agencement du matériel ou de la marche du convoi (1). »

Si l'on reproche à cette conception ne pas tenir compte que le voyageur étant libre peut par ses agissements se blesser lui-même, on répond qu'on ne peut sérieusement admettre que la plupart des accidents arrivent par la faute de la personne transportée. Quel intérêt aurait le voyageur à être blessé ?

Mais admettons même que cette objection soit juste ; cela ne prouve qu'une chose : dans le transport de personnes, le voiturier pourra s'exonérer plus facilement que dans le transport de marchandises (2).

« Il y a là une confusion entre deux choses entièrement distinctes, c'est-à-dire entre les mesures de précaution que peuvent prendre les voyageurs et celles que doit prendre le transporteur.

Sans doute, le voyageur doit éviter de commettre une imprudence, par exemple de mettre la tête hors de la portière, de descendre avant que le train soit arrêté, mais il ne peut prendre dans son intérêt aucune mesure de précaution en ce qui concerne le service et sous ce rapport contre l'imprudence de la compagnie (3). »

1. Saintelette, *Responsabilité et garantie*.

2. Baudry Wahl, *Du louage*, t. II, p. 883.

3. Emion, *Manuel pratique ou traité de l'exploitation des chemins de fer*, p. 141 et s.

« Il ne s'agit point de rechercher dans quelle mesure l'objet lésé, chose ou personne, a par sa faute, atténué, peut-être même fait disparaître, la responsabilité du voiturier. Il s'agit d'une question de preuve. Sur qui pèse une présomption de faute, à qui la preuve incombe-t-elle ? (1) »

Donc les articles 1147 et 1315 du Code civil suffisent amplement à poser le principe d'une responsabilité contractuelle du voiturier. Peut-on, d'ailleurs, prétendre faire jouer la responsabilité délictuelle, alors que les personnes sont liées par un contrat ?

La règle de l'article 1382 du Code civil n'intervient que dans les rapports des personnes étrangères, juridiquement, l'une à l'autre, pour sanctionner une faute et déterminer un lien juridique qui se résout dans une obligation de réparation.

Dans notre opinion, tout le fond de cette discussion laborieuse repose sur la question de savoir, si le contrat de transport comporte pour le voiturier seulement une obligation de déplacer et de louer une place à une personne, ou bien entraîne-t-elle encore et nécessairement, l'obligation de la transporter sans dommage à destination.

C'est incontestablement cela qui est le plus probable.

Si le contrat de transport n'engendrait cette obligation de déplacer sans dommage, c'est donc que le débiteur ne doit prendre aucune mesure de sécurité spéciale.

1. Sarrut, D. 1885. I. 433.

Donc il se peut, que tout en respectant scrupuleusement les obligations contractuelles, on soit l'auteur d'un accident où le contractant a trouvé sa mort.

Or il nous semble que les conventions ne doivent pas seulement être conformes à l'ordre public, mais encore tout en étant par elles-mêmes licites, ne pas déterminer une situation de fait qui, elle, serait illicite. Si un accident survient, cela est dû autant qu'à la faute de l'agent, au fait que le contrat a existé. C'est cette circonstance qui, en rapprochant deux activités, a facilité dans une certaine mesure l'acte illicite.

Pour couper court à cette possibilité le contrat de transport doit contenir une obligation précise à la charge du voiturier, et qui sanctionnera contractuellement toute faute de celui-ci quant à la sécurité du voyageur.

Mais cette obligation de transporter sans dommage a surtout pour fondement certains devoirs du voyageur. Celui-ci doit se laisser transporter, se conformer aux règlements, aux usages courants, à la volonté dirigeante du voiturier.

Dès que le voyageur s'embarque, il enchaîne en fait sa liberté, dans une discipline qu'il s'impose lui-même.

A cette obligation, correspond la volonté d'être transporté en pleine sécurité.

Or si cette obligation du voiturier n'existait pas,

il n'y aurait plus question de cette volonté du voyageur, donc ni de cause de ses obligations (1).

Si l'on veut, partant des considérations plus élevées, trouver l'explication des obligations assumées par les contractants dans une convention, dans l'utilité sociale de ces obligations (2), encore aboutirait-on aux mêmes conclusions, car cette utilité doit être envisagée tout aussi bien au point de vue social, qu'individuel.

Or une obligation ne doit pas être sanctionnée quand elle est inutile, et tel serait le cas, si le voyageur s'engage de respecter les règlements, sans qu'il puisse avoir en retour le bénéfice d'une stipulation du voiturier, portant précisément sur la sécurité du transport.

Donc en toute explication, les obligations des voyageurs commandent les obligations du voiturier.

Cette volonté dirigente du voiturier implique de sa part une obligation de surveillance et de résultat (3). Il faut que la personne soumise à cette volonté soit sortie indemne du champ d'application où elle avait eu foi de ce devoir de surveillance du voiturier et par la nécessité même des choses, abandonné sa pleine liberté. Si un accident lui arrive il y a manquement aux obligations du voiturier.

Une jurisprudence toute récente, qui aura sans

1. Capitant, *De la cause des obligations*, 1924, n° 14, p. 31.

2. Demogue, *Traité des obligations en général*, t. II, 746, p. 540.

3. Demogue, V, 1237, p. 538 et 539.

doute une portée pratique considérable, est venue, dans un ordre d'idées voisin, nous donner son appui.

La Cour de Lyon (1^{re} chambre) a décidé le 1^{er} avril et le 22 octobre 1922 (D. 1924.2.5) (1) que si une personne prenant une leçon d'équitation dans un manège est blessée, le directeur de ce manège en est responsable, envers la victime, suivant l'article 1137 du Code civil.

Le directeur avait la surveillance; il est chargé de ce fait, s'il méconnaît son devoir, d'une responsabilité contractuelle. On peut donc dire que certains contrats impliquent une obligation de surveiller, tendant à un résultat précis : rendre indemne la personne soumise momentanément à cette surveillance, lorsqu'elle quittera le domaine où ce rapport de dépendance volontaire s'exerce.

§ 3. — Etat de la jurisprudence

En dépit des protestations contre l'application des principes de la responsabilité délictuelle, en matière de transport de voyageurs, la jurisprudence décida longtemps que la responsabilité qui grevait le voiturier, ne pouvait être que délictuelle.

(V. Cass. civ., 10 nov. 1884. S. 1885.1.129. *Pand.* 1885.1.279 et note Lyon-Caen ; Poitiers, 6 fév. 1888. S. 88.2.137 ; Paris, 13 avril 1892. D. P. 1893.2.125 ; *id.*, 21 fév. 1894. D. 94.2.14 ; *id.*, 4 avril 1894. D. 94.2.

1. *Id.*, *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1924, p. 691.

288 ; *id.*, 27 juillet 1894. D.P. 1895.2.63 ; Riom, 13 janvier 1904. *Rev. int. dr. mar.*, t. 19, p. 686 ; Grenoble, 30 janvier 1904, et Dijon, 3 mai 1904. D.P. 1906.2.6).

Il y avait bien quelques Cours d'appel (V. Paris, 27 juillet 1892. P. et S. 1893.2.93 ; Aix, 24 juin 1896. *Rev. dr. mar.*, 1896-1897, p. 24) et surtout le tribunal de commerce de la Seine, qui résistèrent à cette jurisprudence.

Pendant plusieurs années, le tribunal de commerce de la Seine, par suite de considérations de pur fait, d'ailleurs extrêmement pressantes, qui l'incitèrent à se préoccuper de la situation particulière faite à Paris au voyageur, se constitua le centre d'une opposition tenace (V. en ce sens les jugements du 27 fév. 1889. *Le Droit*, 10 mars 1889 ; 11 mars 1891. P. 1892.2.58 ; 5 avril 1893. *Le Droit*, 19 juillet 1893 ; 21 fév. 1894. P. 93.236. 25 nov. 1911. *Le Droit*, 5 janvier 1912).

Cette attitude ne fut pas, d'ailleurs, sans influencer la Cour de Paris qui parut, un moment donné, incliner à la thèse contractuelle et qui se divisa sur cet important problème. Mais après quelques hésitations, elle adopta le point de vue de la Cour de cassation.

La doctrine soutenue par une analyse exacte des réalités ne désarmait pas.

Telle était la situation, quand, brusquement, vers les années 1911 et 1913, par plusieurs arrêts

célèbres, la Cour suprême scrutant plus attentivement la réalité des choses changea d'avis.

Le première question, soumise à l'examen de la Cour de cassation, et dont la solution provoqua un revirement profond dans la jurisprudence, fut la suivante :

Une clause du billet de passage de Tunis à Bône attribuait la compétence au tribunal de commerce de Marseille, pour résoudre les difficultés auxquelles pourraient donner éventuellement lieu l'exécution du contrat de passage. Par suite d'un mauvais arrivage des marchandises, un voyageur fut blessé. Il assigna en responsabilité la Compagnie de transport devant le tribunal civil de Bône. La compagnie, se prévalant de la clause inscrite, soutenait l'incompétence du tribunal de Bône. Mais celui-ci déclara la clause inapplicable, parce qu'elle n'avait pas été écrite en arabe et en français conformément à un arrêté du gouvernement général du 9 mai 1834.

Sur appel, la Cour d'Alger écarte aussi cette clause, mais sur la considération que la responsabilité était délictuelle.

Sur pourvoi, la Chambre civile de la Cour de cassation casse l'arrêt le 21 novembre 1914 (S. 1912. 1.73).

Elle donne pour motif que c'était à tort que la Cour d'Alger avait admis que le voyageur blessé se fondait sur un quasi-délit et non sur l'inexécution d'un contrat de transport et elle ajoute : « L'exécu-

tion du contrat de transport comporte en effet pour le voiturier l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination et la Cour d'Alger constate elle-même, que c'est au cours de cette exécution que le voyageur a été blessé. »

Une deuxième affaire ne tarda pas à venir devant la haute juridiction qui se prononça dans le même sens.

Un voyageur, blessé, avait actionné la Compagnie de transport devant le tribunal du lieu où le contrat était formé par application de l'article 420 du Code de procédure civile.

La Cour de Pau, opinant que la responsabilité du voiturier est contractuelle, rejetta l'exception d'incompétence.

La Chambre civile a rejeté, le 27 janvier 1913 (S. et G. *Pal.* 1913. 1.277) le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour de Pau. Elle reconnaît la responsabilité contractuelle et indique que le voyageur a droit aux dommages-intérêts en vertu de l'article 1147 du Code civil.

A la suite de ces deux arrêts si importants, un revirement se produisit dans la jurisprudence.

A l'exception de quelques instances, la grande majorité de la jurisprudence se prononce pour la responsabilité contractuelle dans le transport des voyageurs.

La Cour de cassation a eu notamment plusieurs fois l'occasion de se prononcer dans ce sens et a établi formellement son jugement (V. dans ce

sens Cass. civ., 6 fév. 1917. *Bull. somm.*, 1917. I. 8 ; Rennes, 5 mai 1920. *Rec. Nantes*, 1920 ; Cass. civ., 9 nov. 1921, *B. a.*, 1922. II. 7.1.222 ; Cass. req., 28 mars 1922. *Bull. somm.*, 1922. I. 57 ; Cass. civ., 20 juin 1922. *B. a.*, 1922. II. 148).

Il est vrai qu'une partie de la doctrine refuse encore d'admettre cette responsabilité contractuelle du voiturier pour accidents causés aux personnes transportées.

Elle fait valoir des arguments que nous avons indiqués au paragraphe 2 du présent chapitre (1).

Ainsi Trolley de Prévaux (au Dalloz. *Supplément* LXV (V^e Responsabilité, § 37) constate que l'insécurité est inhérente au voyage ce qui doit conduire et exclure toute idée de garantie de la part du voiturier. Celui-ci ne sera considéré responsable que pour la faute.

M. de la Gorce (2) fait remarquer que cette responsabilité contractuelle serait très lourde et que le voiturier ne pourrait l'avoir assumée sans convention expresse.

Dans le même sens s'est prononcé M. Guillouard (*Traité de louage*, t. II, p. 192).

Le représentant le plus éminent de cette doctrine qui s'en tient à la responsabilité du voiturier c'est M. Ripert (3). Nous avons reproduit les arguments de l'éminent jurisconsulte (p. 22).

1. Ferraud-Girard, *Code de transports*, t. III.

2. Gorce, thèse *Du transport des voyageurs par chemin de fer* Paris, 1895.

3. G. Ripert, *Droit maritime*, 2^e éd., t. II, n° 1998.

Quoi qu'il en soit, cette doctrine forme une minorité.

La jurisprudence dans sa quasi-unanimité et la plupart des auteurs chargent, nous l'avons vu, le voiturier, d'une responsabilité contractuelle, même en ce qui concerne le transport de personnes.

On peut donc tenir, aujourd'hui, ce principe comme bien et formellement établi.

L'important est de dégager ses applications, sa portée.

Nous nous proposons, en conséquence, d'étudier dans ce travail la portée de la responsabilité contractuelle du voiturier, construite, comme nous venons de le voir, par la jurisprudence nouvelle.

Pour arriver à ce résultat, nous essaierons de passer en revue les conditions requises pour la mise en jeu de cette responsabilité, conditions d'ailleurs en tous points semblables aux autres cas de responsabilités, déclanchées lors de la violation d'une loi contractuelle. Il faut qu'un contrat existe, qu'il n'ait pas été exécuté, que cette inexécution soit imputable au débiteur, que le créancier souffre un dommage, en relation causale avec cette inexécution.

Nous examinerons donc ces diverses conditions, dans autant de chapitres et nous essaierons de nous rendre compte du sens et de la justice que la jurisprudence leur attribue.

Dans un premier chapitre, nous étudierons donc la nature du contrat de transport et sa durée.

Dans un deuxième chapitre, nous nous occuperons

des personnes entre lesquelles joue cette responsabilité contractuelle.

Dans le chapitre III, nous envisagerons l'acte de l'inexécution du contrat.

Dans le chapitre IV, la question de l'imputabilité.

Dans le chapitre V, la question du dommage causé.

Enfin dans un dernier chapitre, nous nous proposons d'étudier la question de la coexistence des deux responsabilités civiles, la responsabilité contractuelle et délictuelle en général et en ce qui concerne l'inexécution des promesses du voiturier, en particulier.

DEUXIÈME PARTIE

DES CONDITIONS REQUISES POUR LA DÉTERMINATION D'UNE RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE A LA CHARGE DU VOITURIER

CHAPITRE PREMIER

LE CONTRAT DE TRANSPORT

§ 1. — De la nature du contrat de transport de personnes

Le contrat de transport de personnes est une convention par laquelle le voiturier s'oblige moyennant une rémunération, de déplacer, d'un point de départ à un point d'arrivée, suivant une traction déterminée et en échange d'une rémunération appelle le prix de transport.

Cette convention n'a aucune forme déterminée : elle peut être expresse ou tacite. Elle rentre dans les obligations de faire.

Le but essentiel du contrat est un déplacement. Peu importe qu'il soit d'une utilité économique et réelle, par exemple d'une place à une autre place.

Le contrat de transport existe même dans l'hypothèse, où une personne après avoir quitté un point

de départ, y retourne après avoir goûté des sensations nouvelles (1).

La jurisprudence admet qu'il y a là un contrat de transport (2). Il en serait de même dans notre opinion, dans le cas où il s'agit d'un faible déplacement: il suffit que celui ci, existant, serve ou bien un besoin économique, ou même un simple plaisir (3).

La jurisprudence a ouvert un large domaine d'application à ces contrats (4).

La question est délicate, en ce qui concerne le déplacement par ascenseur. S'agit-il d'un contrat de transport ?

La jurisprudence refuse de l'admettre et rend le propriétaire responsable, seulement en tant que propriétaire et gardien d'une chose, c'est-à-dire en vertu de l'article 1384 du Code civil (5).

On pourrait voir là, un véritable contrat de transport conclu entre le bailleur et les locataires, avec stipulation pour les tiers qui l'utiliseraient.

M. Demogue envisage cette hypothèse qui nous semble devoir se réaliser, car dans le transport par ascenseur nous trouvons un louage d'ouvrage et un

1. Tel serait le cas où une personne contracte pour une promenade même sur un lac souterrain.

2. Grenoble, 15 mars 1921. D. 1922.2.85 et Demogue, *Rev. trim. Dr. civ.*, 1922, p. 660.

3. Par exemple un déplacement au moyen d'un trottoir roulant ou un escalier mobile.

4. Pour les transports dans un circuit. V. Lyon, 28 janv. 1921. *Mém. Jud.* Lyon, 29 avril 1921.

5. Paris, 28 janv. 1924. D. *hébd.*, 1924, p. 2111. *Gaz. Trib.*, 1924, 18 fév.

louage de choses, ayant pour but de permettre le déplacement d'une personne. Nous trouvons également une activité limitée du transporté par rapport à l'outillage du transport, caractéristiques du contrat de transport.

L'utilisation de l'ascenseur constitue l'objet d'un contrat de transport, lequel est une convention accessoire à la convention principale, le bail.

Le déplacement qui constitue l'objet du contrat de transport s'effectue par divers moyens, peu importe un moyen de transport particulièrement dangereux.

Ainsi, tout récemment, les tribunaux ont eu à connaître la responsabilité qui incombe au voiturier aérien.

Une personne transportée par avion est blessée par suite de la chute de l'appareil; elle invoquait l'inexécution du contrat. Ses ayants cause réclament une réparation. La compagnie défenderesse soutenait, qu'on ne pouvait appliquer les principes de la responsabilité terrestre au transport par air.

Mais le tribunal de la Seine répond à juste titre (1):

« Attendu, que sans contester la matérialité des faits la compagnie résiste à la demande en soutenant que sa responsabilité ne saurait découler du contrat de transport, parce que sous l'empire du Droit actuel, le transporteur aérien n'est pas soumis à la responsabilité contractuelle du transport et qu'il ne

1. Trib. Seine, 17 mars 1924. *Gaz. Pal.*, juin 1924, p. 686.

saurait répondre que des fautes personnelles par application des règles de la responsabilité délictuelle.

« Attendu, que s'il est désirable de voir intervenir une législation édictant les principes de la responsabilité en matière de transport par air, le tribunal, auquel il n'appartient pas de modifier la loi en faveur d'un mode de transport nouveau, ne peut en absence de cette législation qu'appliquer les règles du Droit commun (1). »

D'ailleurs, une loi toute récente a posé des règles particulières en ce qui concerne le transport par aéronef (2).

Il se dégage, de ceci, cette idée qu'un mode de transport nouveau, même comportant des risques excessifs pour le voiturier, reste soumis aux mêmes principes de la responsabilité commune, jusqu'au moment où une nouvelle législation spéciale intervient.

De même que le transport des marchandises, le transport des voyageurs rentre dans la catégorie du louage d'ouvrage (3). L'article 1779 du Code civil le dit : « Il y a trois espèces principales du louage d'ouvrage et d'industrie : 1^o le louage des gens de travail qui s'engagent au service de quelqu'un ; 2^o celui des voitures tant par terre que par eau qui

1. Adde, Trib. civ. Seine (4^e ch.) 18 déc. 1922. *Rec. Gaz. Trib.*, 1923.

2. *Infra*.

3. Baudry-Wahl, *Du louage*, t. II, p. 821. Renault, Lyon-Caen, *Traité*, 5^e éd.; n^o 701. Sourdat, t. II, 5^e éd., n^o 976.

se chargent de transporter des personnes et des marchandises ; 3° celui des entrepreneurs d'ouvrages par suite de désirs et marchés. »

Plus exactement, le contrat de transport se place dans la catégorie de l'entreprise, car le voiturier, l'entrepreneur, s'engage à une prestation de faire, moyennant une rémunération fixée non pas seulement à la durée du travail, mais généralement à forfait, ce qui forme précisément une des caractéristiques du contrat d'entreprise.

Ce point de vue est admis par d'éminents auteurs (1). Par exemple M Planiol dit « le contrat de transport n'est pas un louage de travail parce que la rémunération du travail au lieu d'être proportionnelle au temps est fixé à forfait. Ce sont des contrats d'un autre genre, dont la nature est bien définie et dont le nom existe, des contrats d'entreprise » (2).

Le contrat de transport est un contrat de louage d'ouvrage ayant comme objet déterminé, le déplacement réalisé par une force réelle, matérielle (3).

Le guide, lequel assure la simple direction intellectuelle d'un convoi, n'est pas un transporteur. Il en est de même de la personne qui organise et conduit une excursion où les touristes se transportent par leurs propres moyens.

1. Baudry-Wahl, n° 3427 ; Aubry Rau, IV, 373. V. Bruxelles, 16 mars 190. D. 906.2.335.

2. Planiol, t. II, 1837, 8^e éd. Id. Jossierad, 1910, n° 817.

3. Rennes, 14 mai 1919. *Gaz. Trib.*, 27 juillet 1919.

Le contrat de transport diffère aussi du simple louage d'ouvrage, par la position de passivité du voyageur par rapport au matériel qui le transporte et par sa subordination à la direction du voiturier ; il doit se laisser transporter.

Il y a là dans un certain sens, une coopération qui apparaît sous une forme négative. Mais remarquons que toute idée de dépôt est exclue.

Le contrat de transport de marchandises tient du dépôt en même temps que du louage d'ouvrage. Au contraire, dans le transport de personnes, ce dépôt manque car, conformément à l'article 1915 du Code civil, seules les choses peuvent en faire l'objet.

2° Le contrat de transport comprend généralement un louage de choses. Une personne ne peut être transportée, si elle n'a droit à une place, qu'elle occupera pendant le trajet.

Dans le contrat de transport par mer, cette location de choses, en espèce l'identification du navire et de la cabine, joue le rôle d'une cause déterminante de la volonté conventionnelle dans le contrat conclu entre la Compagnie des messageries et le passager.

Mais dans notre opinion, ce louage de choses ne comporte pas nécessairement la location d'une place matérielle, mais aussi la possibilité d'occuper, par suite d'un louage de choses, une position déterminée, sans laquelle le transport ne pourrait être réalisé.

Par exemple l'attachement d'un véhicule trans-

porté à un autre véhicule qui effectue la traction.

C'est en vertu de cette considération, que nous nous permettrons de remarquer que le contrat de remorquage peut être un véritable contrat de transport.

M. A. Wahl (1) conteste cette conception, car, dit l'éminent jurisconsulte, le remorqueur n'embarque point le chaland.

Par contre, M. Ripert (2) admet l'opinion contraire car « le propriétaire du remorqueur s'engage à faire parvenir à destination le chaland qui lui est confié ». Il y a transport de bâtiment quoique le chaland possède une certaine indépendance. N'en est-il pas de même du voyageur qui, lui, se trouve pourtant transporté ?

Mais notre éminent professeur n'admet ce transport qu'en ce qui concerne les choses et refuse à l'équipage, si un accident survient au cours du transport, le droit de se prévaloir de l'inexécution du contrat de transport.

Il nous semble qu'on ne doit refuser d'assimiler le contrat de remorquage au contrat de transport, car il s'agit d'un louage d'ouvrage à but déterminé : le déplacement.

D'autre part, quoiqu'il n'y ait pas prise en charge directe du remorqué, elle existe pourtant indirectement, car l'on a situé ce remorqué dans la seule position qui permettait le transport c'est-à-dire dans

1. Wahl, *Droit maritime*, n° 423, p. 275.

2. Ripert, *Droit maritime*, t. II, 1^{re} éd., p. 879, n° 2.

un rapport de dépendance et de subordination par rapport au remorqueur lequel assure seul la direction du convoi (1).

Ce que nous proposons pour le remorquage maritime peut s'appliquer très bien, les choses étant simplement transposées, au remorquage terrestre. Nous nous permettrons même d'aller plus loin.

Le contrat de transport régit même le transport de l'équipage. Celui-ci est transporté accessoirement en même temps que le chaland.

Ainsi a jugé le tribunal civil de Périgueux (1^{re} chambre) le 22 novembre 1923 (2) « attendu que le contrat de remorquage comprend naturellement le remorquage et aussi le transport de personnes, qu'une panne imprévue a laissé sur route ».

Il s'agissait dans l'espèce d'une automobile en panne, remorquée par la voiture d'une entreprise de remorquages. Les passagers s'embarquent dans la voiture remorqueur ; un accident arrive ; il y a inexécution du contrat de transport. La même solution aurait dû être donnée, à notre avis, si les voyageurs étaient transportés dans la voiture remorquée.

Il y a là un véritable contrat de transport.

3^o Dans le transport régi par un contrat de trans-

1. V. dans ce sens : Pau, 12 mars 1878. D. 79.2.67. *Contra.* Poitiers, 24 déc. 1888. S. 89.2.161 et Rouen, 16 juin 1913. *La loi*, 1913, p. 805.

2. *Rec. Gaz. Trib.*, fév.-mars, 1924, II, 139.

port le voiturier doit avoir la direction effective du convoi.

Si par exemple on loue une voiture à une personne, la conduisant elle-même, il n'y a plus de contrat de transport. Il faut nécessairement que le voyageur soit dirigé vers la destination par les soins du voiturier : il se soumet momentanément à la direction de celui-ci. Sans cette subordination, aucune raison ne milite pour imposer au voiturier dans le transport des personnes une obligation de transporter le voyageur sain et sauf.

Il y là une véritable idée de dépendance, non pas uniquement par rapport à l'outillage, mais aussi quant à la volonté de direction du voiturier.

Le contrat de transport est un contrat synallagmatique et souvent empruntant la forme du contrat d'adhésion : le voiturier fait un état d'offres permanent, auquel le voyageur n'a qu'à donner son adhésion intellectuelle, ou en fait pour que le contrat se forme (1).

Ce genre de contrat se généralise par suite du fait que le transport s'effectue, habituellement, par des compagnies qui font des offres impersonnelles et permanentes au public voyageur.

Le contrat de transport est un contrat consensuel (2). On a prétendu qu'il a les caractères d'un

1. Demogue, *Traité des obligations en général*, t. II, p. 309, n° 617 ; Hauriou, *Principes de droit public*, p. 145 et s.

2. Wahl, *Précis de droit commercial*. Paris, 1921, p. 518.

contrat réel, qu'il ne se forme que par la remise de choses ou des personnes au voiturier.

Sans doute, la promesse du transport est valable, mais elle ne constitue pas un véritable contrat : cette convention par rapport à celui-ci n'est qu'un avant contrat.

Le contrat de transport, dans cette opinion, ne se perfectionne et n'engendre une responsabilité pour accidents, qu'à partir du seul moment, où la personne s'est confiée au transporteur (1).

La jurisprudence n'est pas unitaire.

Certaines Cours d'appel admettent la thèse du contrat réel. «Le contrat de transport exige l'accord des volontés des parties et la remise des colis au voiturier (2). »

Mais nous remarquons, que dans cet arrêt, la Cour suprême n'envisage que le transport de marchandises.

D'autre part, certaines Cours d'appel admettent que le contrat se perfectionne, par le seul échange de volontés des contractants. Si on ne peut exiger l'exécution de l'obligation de transporter sain et sauf, qu'à partir du moment où le voyageur confie sa personne au transporteur, encore ne doit-on pas con-

1. Sarrut, *Législation et jurisprudence sur le transport de marchandises par chemin de fer*, n° 3 ; Thaller, *Traité*, 1166. *Dalloz Rép. pratique* n° 18 ; Aubry-Rau, *Dr. civ. fr.*, 5^e éd., t. V, 621, *Contra* : Josseraud, *Les transports*, 80 ; Baudry-Wahl, *op. cit.*, t. II, p. 821 et s.

2. Cass., 27 mai 1918. *Gaz. Pal.*, 1918-1919. I.311.

clure, de ce fait, que le contrat de transport de personnes est un contrat réel.

Si l'on décide ainsi, pourquoi ne pas soutenir, il ne serait pas plus osé, que le contrat de vente, ou de louage de choses se perfectionne seulement par la délivrance de la chose vendue, ou louée et que jusque là, il n'y a que des avant-contrats perfectibles (1).

En réalité, dans le contrat de transport, ce n'est pas la personne humaine qui en est l'objet, mais bien le fait du voiturier de transporter sans dommages et ce fait entre dans les rapports contractuels, avant toute remise de personne (2).

On peut ajouter que le contrat de transport, en ce qui concerne les personnes, n'a pas le caractère d'un dépôt, contrat réel.

Evidemment, le devoir du voiturier de transporter sain et sauf ne se réalise que du moment où la personne se laisse pratiquement transporter. Mais cela n'est que l'exécution d'un contrat, qui ne peut dans aucun cas être réel, car la personne humaine qui ne peut être déposée comme une marchandise, ne peut être restituée comme un simple colis.

L'obligation de transporter le voyageur sain et sauf à destination ne comporte pas une obligation de restitution, semblable à celle à l'hypothèse où une clause a été prêtée à une personne. On ne peut

1. Rennes, 2 juin 1886. D. 87.2.245. rapproch. Bruxelles, 19 nov. 1900. D. 1902.2.346.

2. Baudry-Wahl, *Prêt*, n° 596 ; Josserand, n° 794.

vraiment concevoir restituer une personne surtout à elle-même.

On peut à la rigueur, quoique la solution peut paraître quelque peu hardie, assimiler l'enfant transporté à un colis déposé et imposer au voiturier, en ce qui le concerne, l'obligation de le restituer sain et sauf aux personnes l'accompagnant.

Celui-ci devant être surveillé pourrait être comparable, quant au transport et à sa sûreté, à des animaux dont on a la garde et qui, au point de vue transport et responsabilité, sont traités comme des véritables marchandises inertes.

D'autre part on peut bien imaginer la restitution d'un enfant à une personne.

Mais à part cette exception, encore une fois disons-le, établie dans l'intérêt même de l'enfant et par analogie des situations qui se rencontrent dans le transport des choses, la raison se refuse d'admettre qu'une personne soit déposée et rendue, nous nous demandons même dans les mains de quel destinataire !

Cette obligation de restitutions joue simplement le rôle d'une mesure de constatation pour connaître si l'obligation assumée par le voiturier a été ou non respectée (1).

On est d'ailleurs, arrivé, dans la doctrine moderne, à nier même l'utilité des contrats réels classiques et de proposer d'y voir des constrats synallagmati-

1. Demogue, *Traité des obligations*, t. II, n° 502.

ques, à côté desquels existeraient des promesses unilatérales, assimilables d'ailleurs à toutes autres.

Le contrat de transport est enfin un contrat à titre onéreux ; il suppose le paiement d'une rémunération appelée le prix du transport.

La jurisprudence refuse à juste titre, d'admettre qu'il y a contrat de transport si le déplacement s'effectue par simple complaisance (1).

Cela s'accorde avec les principes généraux du Droit. La simple complaisance, qu'on a fait rentrer dans la catégorie des rapports mondains purs, ne peut dans l'état actuel du Droit engendrer de véritables obligations (2). La jurisprudence (3) de même que la doctrine (4) française refuse d'assimiler ces rapports mondains aux contrats. Déjà, Pothier écrivait : « il n'y a que les promesses que nous faisons avec l'intention de nous engager et d'accorder à celui à qui nous les faisons le droit d'en exiger l'accomplissement qui forment un contrat et une convention » (5).

Or par le fait même qu'il y a complaisance, le transport dépend uniquement du bon vouloir du

1. Nîmes, 26 mars 1912. *Gaz. Trib.*, 26 mai 1912. — Toulouse, 22 juin 1914. *D. P.* 1919, II, 83. Trib. civ. Bonneville, 24 juillet 1914. *Rec. Gaz. Pal.*, 1919, II, 51. Poitiers, 1923. *La loi*, 9 mars 1924.

2. Taffe, thèse Paris.

3. V. aussi jurisprudence citée p. 22 et *adde* : Trib. com. Nantes, 9 juillet 1909. *Rec. Nantes*, 909. 1.389. Paris, 24 mai 1912 *J. le Droit*, 22 juin 1912. Lyon, 28 janv. 1913. *Gaz. Pal.*, 1913. 1.308.

4. Aubry-Rau, IV, p. 3, 7, 10, 477. Beudant, *Cours de Droit civil; les obligations*.

5. Pothier, *Traité des obligations*, I^{re} partie, chap. I, *De l'essence de l'obligation*.

transporteur bénévole ; il est facultatif et ne crée aucun lien juridique qui supposerait une obligation sanctionnée juridiquement.

On peut même ajouter, pour le transport, que les textes ne faisant état que du transport payé, il faut réglementer le transport gratuit avec indulgence et suivant la voie que la loi nous indique à propos du mandat [art. 1992, al. 2], décidant en conséquence que ce transport n'a aucune force obligatoire et n'entraîne aucune responsabilité contractuelle (1).

Mais la jurisprudence ne refuse pas d'admettre qu'un délit civil puisse se greffer sur de simples obligations mondaines.

Dans ce cas, l'auteur de la faute serait tenu d'indemniser la victime suivant le principe inscrit dans l'article 1382 et suivants du Code civil, ce qui est de plus juste, car si l'on ne peut s'exonérer de sa faute par un accord juridique, à plus forte raison on ne le pourra pas par des relations dépourvues de toute force et effet juridique (2).

Mais n'ayant pas voulu faire grever trop facilement d'une responsabilité celui qui a agi bénévolement, la jurisprudence a trouvé le moyen d'écarter la présomption posée par l'article 1384 du Code civil en voulant sous-entendre, semble-t-il, qu'une convention tacite était intervenue entre les personnes liées par un rapport mondain et d'après laquelle

1. Demogue, *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1916, p. 122.

2. Perreau, *Technique de jurisprudence en droit privé*, t. II, 1923, p. 18.

la victime devrait toujours prouver la faute de l'auteur de l'accident.

Elle écarte donc l'application de l'article 1384 du Code civil (1). Ainsi a jugé la Cour de Grenoble le 10 novembre 1921 (*V. Revue trim. Dr. civ.*, 1922, p. 632) (2).

Tout récemment, le Tribunal d'Aix (3) a jugé le contraire et a appliqué la présomption de l'article 1384 du Code civil. Mais en même temps, le tribunal constate lui-même que l'auteur de l'accident était en faute ; cela enlève son importance au jugement.

Nous pouvons maintenant nous demander à quoi se distingue un contrat de transport d'un transport par simple complaisance.

De l'arrêt de la Cour de Grenoble (4) se dégage l'idée que l'absence d'exiger qu'aurait le créancier transforme l'obligation dans un rapport mondain :

« Attendu qu'un fait matériel de transport ne constitue par le contrat de ce nom, qu'un transport peut être effectué soit par complaisance pure ni intéressé soit en vertu d'une convention qui oblige les deux parties et que ce n'est que dans ce cas que le transport engendre des obligations inscrites dans l'article 1784 du Code civil.

« Attendu qu'un acte de ce genre n'est pas de

1. Taffe, thèse, p. 42 et Rouen, *id.*

2. *Rev. trim. Dr.*, 1922, p. 632 et *Gaz. Pal.*, 1922. I. 499.

3. 20 déc. 1923. *Gaz. Trib.*, 22 juin 1924.

4. Grenoble (*Id.*), 15 nov. 1921. *Gaz. Pal.*, 1922. I. 499.

nature à engendrer des obligations réciproques que crée entre les parties le contrat de transport que le voyageur C *n'aurait eu le droit d'exiger* de P, si celui-ci pour un motif quelconque, n'avait pas voulu entreprendre ».

Nous croyons qu'il faut être plus strict et exiger qu'il y ait aussi une absence totale de tout intérêt réel et appréciable (1).

Si le droit d'exiger manque, il s'agit sans doute d'une tolérance, mais il y a des actes où la tolérance n'est qu'une apparence.

Dans ce cas il y a contrat car chacun trouve son intérêt et un accord tacite remplace un accord exprès. Pourquoi, le refuserait-on ?

Par exemple nous pouvons envisager l'hypothèse d'un moyen de déplacement mis à la disposition des acheteurs par la direction d'un grand magasin moderne, soit par exemple ascenseurs, escaliers mobiles, etc. Est-ce un pur déplacement par complaisance ?

N'y a-t-il pas un véritable intérêt du propriétaire qui se cache sous cette apparence de gratuité ? Cela forme la meilleure réclame et ces avantages offerts à la clientèle forment un équivalent des prix rabaisés, des facilités de paiement, etc.

Dans une autre hypothèse c'est dans l'intérêt même de l'outillage et partant de là de son proprié-

1. On a jugé qu'un contrat de transport existe si un conducteur d'une automobile s'est chargé de transporter même pour un salaire infime. Douai, 1^{er} mars 1922. *Rec. Douai*, 1922.169.

taire, qu'un transport est effectué : par exemple, si on transporte un acheteur dans une voiture mécanique qu'on doit essayer avant la vente. Il y a là un véritable contrat de transport, car il y existe intérêt appréciable excluant une simple complaisance (1).

Nous relèverons donc comme caractères du contrat de transport par complaisance le manque d'intérêt sérieux de la part du voiturier, de même que l'absence du droit d'exiger de la part du débiteur tel fait précis du créancier.

§ 2. — La durée de l'exécution du contrat de transport

A quel moment précis commence l'exécution du contrat de transport, combien de temps dure-t-elle ?

Voilà des questions importantes qui réclament une précision, car pour que l'on puisse se prévaloir de la responsabilité découlant de l'inexécution d'un contrat, encore faut-il nécessairement que cette violation de la promesse donnée, se soit manifestée pendant le temps où le contrat continuait à lier juridiquement les contractants.

Nous avons fait remarquer que le contrat de transport, en ce qui concerne tout au moins les personnes, n'est pas un contrat réel, qu'il se perfectionne par le simple accord des volontés, soit par le fait de donner

1. V. Trib. Trévieux, 15 juillet 1924. *D. hebdomadaire*, p. 631 et Demogue, *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1924, p. 1004.

son adhésion à l'offre permanente adressée au public.

Cette volonté qui marque l'intention d'une personne de profiter d'une offre de transport peut résulter soit de l'acquisition d'un droit par exemple en achetant le billet, soit même du fait de se comporter de telle manière qui fasse présumer qu'on acquittera le prix du transport, si celui-ci est perçu au cours du trajet.

Par exemple, on a jugé qu'il y avait contrat de transport, même avant la délivrance d'un ticket au voyageur, du moment que celui-ci a mis les pieds dans un tramway ; dès ce moment, il doit être considéré comme ayant eu l'intention de profiter de l'offre de la Compagnie, de le transporter : « Attendu que si pour la Compagnie de chemin de fer notamment, l'acceptation de l'offre par le voyageur doit être expresse, ce dernier ne pouvant monter dans un wagon que muni préalablement d'un billet, il en est tout autrement pour les tramways, le voyageur pouvant accepter tacitement et par le seul fait qu'il a manifesté d'une façon certaine son intention, d'être transporté dans les conditions offertes par la compagnie, que cette intention résulte suffisamment du fait qu'à un point d'arrêt le voyageur a posé le pied sur le marche pied de la voiture, que la compagnie de ce moment est responsable (1). »

De même, la Cour de Paris a jugé récemment (2), que pour qu'il y ait commencement d'exécution il

1. Trib. civ. Nice (2^e ch.) 9 janv. 1922. *Gaz. Pal.*, 1922.1. 186.

2. Paris (5^e ch.), 24 déc. 1925. *Gaz. Trib.* 10 sept. 1916.

importe peu que le voiturier n'ait pas encore perçu le prix de la place, si suivant un usage constant et pour sa commodité particulière, il ne le perçoit qu'en cours de route. Le contrat n'est pas moins formé, dès que le voyageur ayant pris place sur un ponton d'embarquement où le public a accès, se soit mis en marche pour monter dans un bateau. Dès ce moment, il y a inexécution du contrat de transport avec toutes les conséquences de responsabilité qu'il entraîne (1).

On peut dire, d'une façon générale, que dans ces diverses hypothèses il y a offre et acceptation tacites, suffisants pour engendrer un contrat.

Dans une hypothèse voisine, on peut se demander s'il y a déjà commencement d'exécution si un voyageur se trouve dans une place d'attente, attendant l'arrivée du véhicule qui le transportera.

Nous croyons qu'il faut procéder par une distinction : si cette place d'attente est ouverte, accessible à toutes personnes, et placée en dehors de toute surveillance du voiturier ou de ses préposés, on ne peut vraiment dire qu'il y a déjà contrat de transport, formé par le seul fait d'attendre la véhicule de l'entrepreneur de transport.

Il en sera différemment, croyons-nous, si la place d'embarquement est fermée au public non voyageur et est soumise à la police de l'entreprise de transport.

1. Paris, cité.

Par cette distinction, nous résoudrons du même coup, la question de savoir si des pourparlers dans une gare, pour l'acquisition d'un ticket, déterminent, déjà, une responsabilité contractuelle du voiturier pour les accidents survenus à la personne qui se prépare de voyager.

Ces négociations ont lieu dans des salles sous la surveillance directe du voiturier et où habituellement seuls les voyageurs pénètrent ; si un accident se produit, on peut admettre la faute contractuelle du voiturier qui devait prendre des précautions, parce qu'il le pouvait et parce qu'il avait promis du fait de l'engagement des dits pourparlers, tacitement, une réalisation, la préparation du voyage.

Dans les autres hypothèses, si une personne se prépare à un transport sans être sous la surveillance du voiturier, il n'y a évidemment que la possibilité d'application d'une responsabilité simplement délictuelle de celui qui étant en faute a provoqué un accident de personnes.

A quoi correspond donc matériellement le moment où se réalise l'obligation de transporter le voyageur sain et sauf ? Peut-on prétendre que cette obligation ne dure que tant que le voyageur est embarqué dans le véhicule ?

Dans cette opinion, l'obligation du voiturier ne commence à courir que du moment où le voyageur voit diminuer sa sphère d'action et confie sa personne au transporteur.

Autrement si l'exécution du contrat de transport

était déterminé par le seul fait de la délivrance du ticket il faudrait décider, soutient-on, que les compagnies de chemin de fer soient responsables contractuellement pour tout accident arrivé à toute personne dans l'intérieur d'une gare, même à celle qui ayant contracté, n'en demande plus l'exécution.

De même, dit-on, on devra répondre de la sécurité des porteurs de billets dits de quai.

Ces personnes ayant achetée des droits d'entrée sur des quais d'une gare ont stipulé (1) une garantie de sécurité de la part du voiturier qui leur a vendu ces billets de quai.

Si un accident les lèse, pendant le temps où elles se trouvent dans les salles ou sur les quais, elles ne devraient, pour établir la responsabilité du transporteur, rapporter aucune preuve.

Un contrat de garantie les lie au voiturier et ce contrat n'a pas été exécuté par ce dernier.

Mais cela est inadmissible car, d'une part, il ne s'agit évidemment d'aucun contrat de transport, d'autre part, l'intention des parties, quand une personne a acheté un billet dit de quai, n'a point été celle de conclure un contrat.

Or une obligation de surveillance de nature contractuelle ne peut exister que greffée sur une convention.

Il ne s'agit ici ni de contrat de louage de services, ni d'un contrat de louage de choses, pas même d'un

1. Mazen, thèse Paris, *op. cit.*

contrat innommé. Il y a là, simplement, une application des règles de police intérieure des gares et plus précisément cette taxe d'entrée constitue un obstacle pour freiner le désir des foules à envahir les quais de départ, sans aucun motif sérieux.

Le paiement de ce droit est la manifestation que l'on a un motif assez sérieux pour stationner sur les quais de la gare.

Si un accident arrive, dans ces circonstances, au porteur du billet dit de quai, celui-ci, pour obtenir une indemnisation, devra faire la preuve de la faute de l'administration de chemin de fer.

En expliquant ces considérations inadmissibles, entraînés par l'admission de la responsabilité contractuelle, pour accidents arrivés aux personnes transportées, on a essayé de proposer que seul l'embarquement du voyageur dans le véhicule constitue un critérium sûr qui fixerait juridiquement le point de départ de l'exécution du contrat de transport (1).

Mais ce raisonnement nous paraît inexact. Même une fois embarqué dans le véhicule, le voyageur peut prendre une décision contraire, descendre et mettre fin au contrat.

Qui oserait pourtant soutenir que le voyageur, une fois dans le véhicule, le voiturier ne lui doit toute sécurité ?

1. V. conclusion de M. le premier avocat Janssens. *B. a.* 1917, II, 123, sous Cass. Belge et Cour Bruxelles (4 ch.), 25 juillet 1912, *B. a.* 1919, II, 123.

En réalité, il faut choisir comme un critérium de détermination du moment précis où commence l'exécution, le droit du voyageur d'exiger cette exécution.

Il faut donc en premier lieu qu'un contrat ait été conclu valablement.

Il faut en second lieu, que le voyageur soit entré dans des salles fermées au public non voyageur. Par là il marque son intention de profiter du contrat de transport offert et on peut même ajouter qu'il commence à l'exécuter, se plaçant sous l'emprise de la volonté dirigeante du voiturier.

La salle des pas perdus, dans une gare, n'étant pas fermée à l'accès du public, la responsabilité de la compagnie pour les accidents s'y produisant, ne peut être que celle de l'article 1382 du Code civil. Il en sera autrement pour les quais d'embarquement, salles d'attente, placés sous la police et le contrôle des préposés de l'administration de chemins de fer.

Ainsi a jugé, récemment, le tribunal de commerce de la Seine le 15 mai 1924 (1) « le contrat de transport ayant reçu au commencement d'exécution dès l'admission de D..., sur le quai de départ, admission soumise à la présentation préalable de son titre de transport. La compagnie est à ce titre légalement présumée en faute si un accident se produit. »

La jurisprudence se consolide dans ce sens (2).

1. *Gaz. Pal.*, 16 oct. 1924.

2. V. Paris, 16 déc. 1915. *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1917, p. 172; Cf. Trib. com. Seine, 19 mai 1920. *Gaz. Pal.*, 1921. I. 101.

L'exécution commence donc à courir, dès l'instant où le voyageur a franchi l'enceinte donnant libre accès à l'intérieur de la place d'embarquement.

Il faut enfin que le transporteur organise lui-même des places de départ, qu'il y entretienne tout un personnel chargé de la surveillance des passagers et pouvant dresser contravention à toute infraction aux règles auxquelles le public voyageur doit se soumettre.

A ce moment le voyageur voit diminuer sa liberté d'action. Il obéit aux règles de police intérieure des ports ou des gares.

A ces droits du voiturier correspondent des obligations précises à sa charge, dont la plus importante se réfère à la sécurité de personnes.

S'il n'y a encore un véritable contrat, il y a du moins préparatifs de transport, organisés par le voiturier, agissements qui s'encadrent dans l'exécution, car ils la facilitent, y concourent et la prolongent en deçà du fait matériel du transport (1).

Certaines Cours d'appel ont décidé que le contrat ne commence à être exécuté, que du moment, où, en faisant fermer par ses préposés la portière des voitures, l'administration de l'entreprise enlève au voyageur la libre direction de leur personne et se met en mesure de les transporter aux destinations indiquées par leurs tickets (2).

1. Demogue, *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1917, p. 172.

2. Amiens, 8 janvier 1913. *B. a.*, 1914. II. 31; Lyon, 15 octobre 1913. *B. a.*, 1915. II. 83; Trib. civ. Seine (1^{re} ch.), 27 janvier 1914.

Nous approuvons la jurisprudence contraire qui a jugé que la responsabilité contractuelle du voiturier court dès que le voyageur a pénétré sur les quais intérieurs des gares.

« Le système contraire ne peut être sérieusement envisagé. Les compagnies, qui exercent la police de leurs gares et y entretiennent des agents qui ont qualité de dresser procès-verbal aux personnes qui contreviendraient à leurs règlements, sont tenues à des obligations toutes aussi étroites vis-à-vis des voyageurs au cours de leur séjour dans les gares que pendant la marche des trains où ils ont pris place, que l'exécution du contrat commence du moment où, sur la présentation de ce billet, ils avaient pénétré dans la gare de départ (1). »

S'il s'agit d'un transport, le prix de place se payant en cours de route, le voiturier promet au voyageur de le transporter sain et sauf, dès que celui-ci est monté dans le véhicule (2).

Dans l'hypothèse un peu spéciale, qui consiste dans l'impossibilité de distinguer le véritable voyageur, d'une personne qui aurait simplement la faculté d'adhérer à un contrat, on fait appel à l'idée sui-

Gaz. Trib., 29 mars 1914; Bordeaux, 10 janvier 1917. D. 1917.2.93; Rapproch. Cass. Belge, 11 janv. 1908. *B. a.*, 1917. II. 118; Bruxelles (4^e ch.), 25 juillet 1912. *B. a.*, 1917. II. 123; Cass. Rome, 1^{er} mai 1913. S. 1913.4.19.

1. Montpellier, 4 déc. 1913. *B. a.*, 1915. II. 85; Rouen, 21 nov. 1914. *B. a.*, 1916. II. 181; Paris (5^e ch.), 15 déc. 1915. *Gaz. Trib.*, 13 août 1916; Lyon, 12 mars 1921. D. 1921.2.168.

2. Pour le transport par tramway, V. Trib. civ. Nice (2 ch.) 9 janvier 1922. *Gaz. Pal.*, 1922, I, 186.

vante : le voyageur est-il dans une situation de fait, où il a manifesté son intention formelle d'y adhérer, ou bien simplement dans un état d'expectative, d'attente?

S'il se trouve dans le premier cas, il est censé avoir donné son adhésion au contrat qui, étant de ce fait conclu, peut déjà s'exécuter (1).

L'exécution du contrat de transport ne cesse pas au moment précis de l'arrivée à destination du voyageur, mais seulement du moment, où celui-ci redevenu libre, sort du domaine d'application des règlements et usages du transport ; par exemple s'il s'agit d'un transport ferroviaire, à l'instant précis où la personne perd sa qualité de voyageur en remettant aux agents son ticket et en franchissant le portillon de la sortie (2).

L'obligation de sécurité survit donc un moment à l'obligation proprement dite de transporter.

Cette question entraîne une autre.

Si le voyageur dépasse la station pour laquelle il avait pris un billet et si un accident se produit à cette occasion, y-a-t-il encore responsabilité contractuelle du voiturier ?

1. Il a été jugé que, si le fait de se trouver sur un ponton d'embarquement ne constitue pas à lui seul un commencement d'exécution du contrat de transport, s'il résulte des circonstances de la cause que le voyageur se préparait d'y monter lorsqu'un accident s'est produit, il y a exécution du contrat, donc responsabilité contractuelle. Paris (5 ch.). 24 déc. 1915. *Gaz. Trib.*, 10 sept. 1916. V. aussi Rennes, 14 mai 1919. *Gaz. Trib.*, 27 juillet 1919.

2. Lyon, 12 mars 1911. D. 1921.2.168.

D'abord y-a-t-il encore contrat ?

Il semble que la question mériterait une réponse négative ; le but du contrat a été atteint, l'obligation du voiturier a été consommée (1).

Mais hâtons-nous d'ajouter que la responsabilité délictuelle subsiste. La faute du voiturier s'ajoutera à la faute du voyageur et dans ce cas il y aura une véritable faute commune (2).

Il y aura donc intérêt à modérer les dommages-intérêts pour faute commune (3).

Il en serait de même si le voyageur est monté dans le véhicule sans payer le prix du transport (4).

On a proposé d'analyser la situation juridique du voyageur qui, étant de bonne foi, dépasse la destination, dans un véritable contrat de transport tacite (5).

Habituellement, les règlements prévoient dans ce cas l'obligation de payer un supplément de prix : on a proposé d'y voir moins une simple clause pénale, qu'une clause de prolongation du contrat, avec tous les bénéfices qu'il comporte.

On doit, dans notre opinion, distinguer dans les situations qui peuvent se présenter.

1. Roger, I, n° 358. V. également Pau, 6 mai 1914. S. 1914 2.225 et Cass., 26 juin 1918. *Journ. Trib. com.*, 1918-1919, 5.631.

2. Roger, *op. cit.* Baudry-Wahl, *Du louage*, II, 889.

3. V. Toulouse, 5 déc. 1993. D.9.42.412. — Req., 13 mars 1895. S.2.285 et *Rev. trim. Dr. civ.*, 1919, p. 189.

4. *Contra*: Trib. civ. Marseille, 21 janvier 1890. *Rec. d'Aix*, 1890.2.108.

5. Demogue, *Rev. trim. Dr. civ.*, 1915, p. 190. Vanshenberghe, p. 56.

Il se peut d'abord, que le voyageur, dépassant la destination, n'ait pas instruit les préposés du voiturier de la faute qu'il a commis, ni acquitté la pénalisation et le supplément de prix exigé, dans ces hypothèses, par les règlements.

S'il subit les effets dommageables d'un accident, se trouvant dans cette situation irrégulière, évidemment il n'y aura aucun contrat, donc ni responsabilité contractuelle grévante le voiturier.

Le voyageur se trouve dans une situation de pur fait, qui n'est régie par aucun accord de volontés.

On a proposé d'analyser cette situation de fait dans une situation juridique, ayant des effets d'un véritable contrat tacite, et sanctionnable contractuellement.

Mais nous nous refusons d'admettre cette conception. Il n'y a qu'une situation de pur fait qui découle d'une faute, soit-elle contractuelle ou bien délictuelle, suivant qu'on veut considérer le contrat de transport cessant au moment même de l'arrivée à destination, ou bien continuant à produire ses effets jusqu'à la sortie du voyageur de la gare d'arrivée.

Dans ce dernier cas, le voyageur qui demeure dans le véhicule et continue à être transporté au delà de la destination, a commis une véritable faute contractuelle.

On peut aller plus loin et dire qu'il y a même délit pénal, car d'une part il y a contravention aux règlements de police de chemins de fer (1), d'autre

1. Ferraud-Giraud, *Code des transports*.

part rien n'empêche qu'une faute contractuelle constitue en même temps un délit pénal (1).

La jurisprudence admet qu'il n'y a ici délit pénal (2).

Dans la première explication il y a plus contrat, mais le fait de vouloir continuer de profiter frauduleusement d'un droit expiré constitue une faute délictuelle.

Peu importe l'intention du voyageur, s'il avait été de bonne foi il y aurait simplement quasi-délit.

Mais dans toute hypothèse, il y a faute du voyageur.

Or peut-on, en vérité, considérer cette faute comme étant une source génératrice de droits nouveaux?

Cette faute ne peut engendrer qu'une simple obligation de réparation, demandée par la victime, c'est-à-dire la compagnie de chemins de fer qui a éprouvé un préjudice.

Une faute ne peut engendrer un contrat, mais seulement des droits dont l'exercice ressemble au fonctionnement des dispositions d'une convention ; par exemple la constitution d'une rente (3) au profit des victimes, payée dans des conditions déterminées (4), jusqu'à telle date (5).

1. Demogue, V.

2. Aix, 19 juin 1896. *Pand. fr. pén.*, 1897.2.156; Trib. corr. Mayenne, 30 juin 1899. *Pand. pén.*, 1900.2.318.

3. Rouen, 3 avril 1891. *Rec. Rouen*, 1891.1.250.

4. Amiens, 11 fév. *Rec. Amiens*, 1890-1891.

5. Rouen, 3 déc. 1891. D. 99.2.316 et jurisprudence citée par M. Demogue, *op. cit.*, IV, n° 434, p. 167.

Mais observons, qu'ici, c'est le juge qui dit le droit et qu'il fait même fonction d'administrateur (1) y préparant par des actes successifs, une réparation.

Mais dans tout cela, précisons, il n'y a aucune trace d'une convention des parties.

Voilà pourquoi il nous semble que le voyageur doit être considéré comme s'étant introduit dans le véhicule en fraude des droits du voiturier, qu'il n'y a plus dans ce cas aucun contrat, donc partant aucune responsabilité contractuelle (2) du voiturier.

Il n'en serait autrement, que si le voyageur a régularisé sa situation en la rendant licite, en se conformant aux dispositions réglementaires en vigueur, s'il a payé par exemple un supplément de prix et l'amende.

Dans ce dernier cas pourquoi refuser d'admettre qu'un nouveau contrat a été conclu ?

Mais que faut-il décider si le voyageur tout en avertissant le préposé de la compagnie qu'il désirait parcourir une distance plus considérable que celle à laquelle lui donnait droit son billet, n'avait pas encore acquitté le nouveau prix du transport, quand l'accident qui l'a lésé s'est produit ? Peut-on appliquer ici la règle que nous avons mentionnée il y a un instant ?

Nous croyons que rien n'empêche d'y découvrir

1. Roger, I, 358 ; Baudry-Wahl, II, 888 et notes ; Toulouse, 5 décembre 1893. S. 94.2.57.

2. E. Hubert, note *Ann. Dr. comm.*, 1894.1.31.

un accord tacite de volontés, formant un contrat de transport. Le principal n'est pas le moment précis où a lieu le paiement du prix, mais le moment à partir duquel, la volonté du voyageur s'étant manifestée, il est impossible de dire qu'il est en fraude des droits du voiturier.

Il y a déjà contrat, quoique le prix doive être payé plus tard. La condition du paiement du prix anticipé n'est pas essentielle pour la formation d'un contrat de transport.

On peut donc, en somme, admettre dans ces diverses hypothèses une prolongation tacite (1) du contrat, lequel, étant en général un contrat d'adhésion, comporte un état d'offres permanent, adressé à toute personne qui désire être transportée. Or le voyageur qui n'est plus dans une situation illicite a marqué son intention de profiter de cette offre de transport, en acquittant ce supplément de prix. Le voiturier sera grevé donc, si un accident survient au cours de ce nouveau transport, d'une responsabilité contractuelle (2).

Il y aurait là une application de la tendance moderne dans les contrats d'adhésion, qui considère que si une situation de pur fait se présente, analogue à celle qui résulte normalement du contrat, elle doit être sanctionnée juridiquement (3).

Si le voyageur occupait une classe supérieure à

1. Roger, I, p. 401, note 1.

2. Roger, p. 401, note 1.

3. Demogue, *Rev. trim. Dr. civ.*, 1915, p. 190.

celle à laquelle lui donnait droit son ticket, la compagnie pourra s'exonérer en démontrant qu'il eût été indemne s'il avait respecté les conditions de son contrat. Il y aurait même, pour le voyageur, une contravention punie par l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Mais la compagnie pourrait-elle alléguer qu'elle n'est nullement responsable contractuellement, car il y avait déjà inexécution du contrat de la part du voyageur ?

Nous croyons qu'il faut distinguer suivant que celui-ci aurait été ou non blessé dans la classe où il avait droit de prendre place.

Dans le premier cas, il y aurait simplement faute commune donnant droit à une diminution des dommages-intérêts alloués à la victime.

Cette hypothèse doit être rapprochée de celle qui consiste dans le fait de se placer en dehors des conditions normales du contrat de transport, soit par exemple si le voyageur n'effectue pas un changement de train prévu (1), soit s'il avait pris à tort une destination étrangère au parcours auquel il avait droit (2). Ici, il y a inexécution des obligations par le voyageur.

D'abord il n'y a plus contrat de transport, celui-ci ayant été conclu pour une direction déterminée, pour certains moyens ou modalités de transport précis.

1. Paris (5^e ch.), 21 déc. 1922. *Rec. Gaz. Pal.*, janv. 1924. II. 42 ; Bourges, 17 fév. 1914. *Gaz. Trib.*, 3 avr. 1915.

2. Trib. civ. Compiègne, 9 janv. 1913. *Gaz. Pal.*, 1913. I. 355.

Donc si un accident est arrivé, le voyageur se trouvait dans une situation de pur fait. Or un fait n'est pas un contrat. On peut même soutenir que c'est la faute du voyageur qui a occasionné la faute du transporteur. Si la personne qui voyage n'avait pas méconnu son contrat, elle n'aurait subi aucun préjudice.

Mais l'hypothèse peut se compliquer par le fait que la compagnie avait pu par ses préposés diriger faussement le voyageur. Dans ce cas, la faute contractuelle du transporteur subsiste.

On peut dire que la faute contractuelle s'est produite à un moment précis et qu'elle a engendré un dommage tardif. Mais, exception faite de ce cas spécial, faute de la compagnie qui provoque une faute du voyageur prenant une autre direction que celle permise par son contrat, on peut conclure et dire que d'une façon générale, si le voyageur a pris lui-même de son gré une initiative étrangère à l'exécution normale du contrat, il en supportera seul les conséquences.

Il n'y a plus aucun contrat de transport, car si les obligations assumées s'exécutaient, ce serait dans des conditions autres et pour un but autre que ceux qui sont entrés dans la prévision normale des parties contractantes.

Dans ces diverses hypothèses, il n'y a plus contrat nouveau, car il y a faute du voyageur, donc acte illicite, lequel ne peut évidemment être la source d'un accord de volontés.

De tout cet exposé sur l'état de la jurisprudence, sur la question, il se dégage l'idée que l'obligation du voiturier de transporter le voyageur sain et sauf, ne subsiste que pendant le temps où réciproquement le voyageur lui-même doit se soumettre à la réglementation régissant le transport et se conformer aux usages qui ne sont ici, d'ailleurs, que des réglementations tacites.

CHAPITRE II

DES PERSONNES ENTRE LESQUELLES JOUE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

Le contrat de transport lie le voiturier qui effectue le transport au voyageur qui en profite.

Analysant ces deux notions de voiturier et de voyageur, nous établirons du même coup, entre quelles personnes joue la responsabilité contractuelle, quelles personnes peuvent l'invoquer et contre quelles personnes ces dernières peuvent-elles faire valoir leurs droits.

§ 1^{er}. — Le voiturier

Le voiturier est la personne ou la société qui s'engage à transporter, soit personnellement, soit par ses préposés.

Une agence de voyage qui délivre des tickets, donnant droit à un certain trajet, ne conclut pas de contrat de transport avec la personne qui achète ses billets; on ne peut en conséquence, si un accident survenu pendant le voyage lèse le voyageur, imputer à l'agence la violation des obligations qu'elle aurait assumées.

Pourtant l'on a soutenu qu'il y avait double intérêt à déclarer transporteur, les entreprises qui font

office de promettre simplement un transport (1).

D'une part, on pallierait à l'insolvabilité éventuelle du voiturier responsable, d'autre part, cela permettrait d'assigner en France une entreprise qui vend des droits de transport et cela même pour accidents arrivés sur un réseau étranger; il suffit que cette agence ait vendu des tickets en France.

Mais au point de vue juridique, cette argumentation est insoutenable, l'agence étant un simple intermédiaire entre le voyageur et le voiturier.

Cependant, on a jugé qu'une agence délivrant des tickets traite en son nom personnel avec le touriste (2).

Nous rejettons cette conception par la remarque que l'agence n'est qu'un mandataire du voyageur, pour le compte duquel elle conclut un contrat avec le voiturier qui, lui, effectue réellement un transport.

Il n'en serait autrement, que si l'agence ou le bureau de voyage mettait à la disposition des touristes leur voiture, pour les transporter dans un circuit (3) qu'elles organiseraient, dans une excursion, ou simplement jusqu'à la place d'embarquement et cela en échange d'une rémunération.

Mais *quid* si une agence organise une excursion avec l'obligation de mettre à la disposition des voyageurs, aux points d'arrêts, des hôtels, des campements.

1. Vansteenbergh, p. 13, note 2.

2. Just. paix. Paris, 27 octobre 1911. *Gaz. Trib.*, 21 déc. 1911 et note.

3. Lyon, 28 janv. 1921. *Mon. jud. Lyon*, 29 avril 1921.

Si un accident survient, dans ces locaux, aux touristes, peut-on dire qu'il y a inexécution du contrat de transport conclu ?

Nous ne le croyons pas, car il y a là plutôt un contrat de louage de choses et de services, qu'un véritable contrat de transport au sens compréhensif.

Nous en donnerons cette raison : on ne peut distinguer *a priori*, si dans l'hypothèse envisagée, il s'agit d'un contrat de transport plus compréhensif, régissant aussi l'hébergement dans les hôtelleries ou bien, ce qui est fort plausible, c'est le contrat de transport lui-même, qui a été conclu comme un moyen de réaliser ces possibilités de séjour.

Dans cette dernière hypothèse, il s'agira évidemment de deux contrats qui simplement coexistent.

Il peut arriver que le transport soit réalisé par plusieurs voituriers successifs.

Tel est le cas si une compagnie de chemin de fer délivre un billet ou un carnet de coupons donnant droit au voyageur de parcourir non pas seulement le réseau qu'elle exploite mais même les réseaux des autres compagnies.

Dans cette hypothèse, la première compagnie a joué le double rôle de voiturier et de commissionnaire (1). Si le voyageur souffre un dommage sur le

1. V. p. la commission en général : Lyon-Caen-Renault, *Traité*, t. III, 5^e éd., Delamarre et Poitevin, *Traité théorique et pratique de droit commercial*, 6 vol.

V. pour la responsabilité du commissionnaire de transport :

premier parcours, il y a évidemment inexécution du contrat de la part de la compagnie entrepreneur de ce réseau. Mais si la catastrophe s'était produite sur le réseau d'un voiturier successif, le premier voiturier sera-t-il passible d'une responsabilité contractuelle, pour le seul fait que l'agent de transport, qu'il s'était substitué, a méconnu ses devoirs contractuels en commettant une faute?

La question de la responsabilité dans le cas de plusieurs voituriers successifs est régie, en matière de transport de marchandises, par l'article 99 du Code de commerce qui déclare le commissionnaire de transport responsable des intermédiaires successifs qu'il a choisis. Et comme le voiturier chargeur est un commissionnaire, la jurisprudence et la doctrine lui appliquent les dispositions de l'article 99 du Code de commerce, c'est-à-dire le tient responsable pour les faits des voituriers subséquents.

Peut-on appliquer cette disposition au transport des personnes?

Deux arguments s'y opposent (1).

Un argument de fait. Pour le transport de personnes on connaît, toujours, le réseau sur lequel l'accident s'était produit.

Il en est différemment des marchandises qui peuvent être avariées au cours de route, sans que

Bédaride: *Des commissionnaires*, n 278; Ferrand-Giraud. *Code des Transports*, II, 822.

1. Lyon-Caen, t. III, n° 710; Josséraud, p. 928.

l'expéditeur connaisse l'endroit précis où l'avarie s'était produite.

C'est précisément pour cette raison que l'article 99 du Code de commerce lui permet toujours de trouver devant lui un responsable.

D'autre part, il y a un argument de droit : l'article 99 du Code de commerce contient une disposition dérogatoire au droit commun et comme tel il est exceptionnel et de stricte interprétation.

Un auteur (1) a proposé que le premier voiturier soit déclaré responsable, non en vertu de l'article 99 du Code de commerce, mais en vertu d'une délégation imparfaite : le premier voiturier délègue les voituriers subséquents pour la réalisation de la dette de transport qui a été contractée.

La victime, délégataire, n'a pas déchargé expressément le premier voiturier (art. 1276 du C. civ.). Par suite elle conserve son recours contre lui, outre le recours nouveau contre le délégué.

Ce recours du voyageur contre le premier voiturier, d'après le but même de la délégation imparfaite, pourra être exercé dans les mêmes conditions, que la dette de réparation consécutive à l'accident résulte du fait du délégant ou du délégué.

Mais nous repoussons cette théorie, car quoique l'accord tacite est suffisant pour engendrer une délégation (2) encore faut-il en absence de toute

1. Lévy-Lambert, *op. cit.*, thèse, p. 231.

2. Aubry-Rau, IV, 5^e éd., p. 362, note 39 *bis*; Laurent, XVIII, 3^e éd., n^o 315.

clause expresse, pour faire présumer cette délégation tacite, que le débiteur trouve un intérêt pour la réaliser.

Or le premier transporteur verrait sa responsabilité s'aggraver du fait qu'il devrait supporter même la responsabilité découlant des accidents causés par suite de l'inexécution des obligations propres aux voituriers successifs. Cette garantie est trop grave pour qu'on puisse la présumer purement et simplement.

Nous déciderons, donc, que chacun des transporteurs quand il y a des voituriers successifs, répondra uniquement pour l'inexécution de son propre contrat (1).

La Compagnie des wagons-lits est-elle un entrepreneur de transports ?

Il y a intérêt à le savoir, car si la compagnie était un voiturier proprement dit, le voyageur pour se faire indemniser, en se plaignant d'une inexécution contractuelle, n'aura à prouver aucune faute. Il lui suffira de faire constater qu'un contrat existait, qu'un accident de transport l'a lésé. Si au contraire la compagnie n'est pas un voiturier, la victime ne pourra se prévaloir d'une inexécution de contrat, aucun contrat de transport ne le liant à la Compagnie.

Il actionnera uniquement la Compagnie de Che-

1. Lyon-Caen-Renault, t. III, 5^e éd., n° 10. Trib. civ. Seine (4^e ch.), 30 mars 1899. *Le Droit*, 10 avril 1899. *Contrat*: Guillemain, *Des transports successifs*, p. 124.

76 LA PORTÉE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE
min de fer, sur le réseau de laquelle l'accident est
survenu.

La jurisprudence décide que la convention conclue avec la Compagnie de wagons-lits est un véritable contrat de transport. A côté du contrat passé avec l'administration de Chemin de fer, le voyageur en contracte un autre avec la Compagnie des wagons-lits. Celle-ci n'est pas un simple hôtelier, mais bien un entrepreneur de transport.

Ainsi la Chambre des requêtes a jugé (1) :

« Attendu que le contrat qui intervient alors avec la Compagnie des W. L. et dont le but essentiel est de prendre le voyageur à son point de départ pour le conduire à sa destination, moyennant un prix dont les divers éléments sont calculés d'après la distance à parcourir, est un contrat de transport dont l'exécution est assurée par le concours simultané de la Compagnie de transport et de la Compagnie des W. L., que si en échange d'une majoration de prix, le voyageur peut effectuer son trajet dans des meilleures conditions de luxe, cette circonstance ne modifie pas la nature juridique du contrat. »

Et la Cour de Paris a décidé récemment (2) :

« L'objet principal de la convention, entre la Compagnie des W. L. et le voyageur qui paie un supplément variable, suivant la distance, contre la remise d'un billet spécial lui donnant droit à la jouissance

1. Cass. req., 3 fév. 1896. D.98.1502.

2. Paris (5^e ch.), 6 déc. 1923. *Rec. Gaz. Pal.*, janvier 1924.

d'un lit dans un compartiment, est un contrat de transport. » Il ressort de cette jurisprudence constante, que dans notre cas, le contrat de transport existe parce que le but de la convention que le voyageur conclut avec la Compagnie des W. L. a trait à un déplacement, et que des conditions meilleures d'exécution n'altèrent en rien cette notion de déplacement.

La doctrine est divisée.

M. Wahl approuve cette jurisprudence (1).

M. Josseraud (2) la critique et estime, au contraire que la Compagnie des W. L. n'a pas le caractère d'un entrepreneur de transports, mais qu'elle conclut un contrat inommé, s'approchant du contrat d'hôtellerie.

Il nous semble qu'il faut rejeter cette conception, car le confort que la compagnie promet au voyageur, réquiérant ses services, ne constitue que l'objet d'une obligation auxiliaire, existant en marge de la véritable obligation de transporter que la Compagnie des W. L. avait, à bon droit, assumé.

Que ce transport s'exécute dans des meilleures conditions, cela ne change en rien la nature du contrat qui demeure un contrat de transport, le voyageur désirant un transport de luxe tout comme il aurait pu prétendre un transport de vitesse (dans ce sens V. le Trib. Seine, 14 mai 1892. *Gaz. Pal.*, 1892.1. 676).

1. Baudry-Wahl, *Du dépôt*, 605.

2. Josseraud, 831 et 862 *add.* Lévy-Lambert, thèse Paris, p. 225.

Par le fait que l'on considère la compagnie étant ou bien un simple hôtelier, ou bien au contraire un véritable transporteur, il en résulte, si un accident arrive au voyageur, des conséquences suivantes :

a) Si la compagnie des W. L. n'est pas un transporteur, le contrat d'hôtellerie intervenu entre elle et le voyageur est fort complexe et comprend plusieurs opérations juridiques (1) : louage de choses, louage de service des employés, dépôt pour les bagages.

Si l'accident brise le wagon-lit, la victime ne pourra se prévaloir contre la compagnie que de l'inexécution du contrat de louage de choses, mais, remarquons-le, la Compagnie de W. L. pourra vite rejeter cette responsabilité contractuelle, en démontrant que l'accident provient d'un fait de transport qui ne peut lui être imputable, la Compagnie des W. L. n'étant ni transporteur, ni commissionnaire de transports (2). C'est uniquement si un accident individuel se produisait, par suite de la faute des préposés de la compagnie, ou bien du mauvais aménagement du wagon, que le voyageur pourra se prévaloir de l'inexécution du contrat qui le liait à la compagnie. Tandis que si la compagnie était un véritable transporteur, sa responsabilité deviendrait plus stricte, elle ne pourrait s'exonérer qu'en prouvant un cas de force majeure, un cas fortuit, ou bien

1. Planiol, II, 1352 *bis* et note.

2. Lévy-Lambert, *op. cit.*, p. 235.

une faute de la victime; mais elle ne pourrait pas assimiler à ces obstacles, le simple fait de transport.

§ 2. — Le voyageur

D'une manière générale, on appelle voyageur toute personne qui a conclu le contrat de transport avec le voiturier, pour y être transportée d'un endroit à un autre.

Cette qualité ne subsiste que pendant le temps où le contrat s'exécute.

Donc il faut, en premier lieu, que la personne soit transportée. Celui qui se déplace par ses propres moyens, n'est pas, au sens juridique du mot, un voyageur. Telle serait la personne qui circulerait dans sa propre voiture (1), ou qui utiliserait indirectement par ses préposés le véhicule qui lui a été mis à disposition, en vertu d'un contrat de louage de choses, de commodat, etc., donc en vertu d'une convention autre que celle de transport.

Il faut, en second lieu, que le voyageur se trouve dans des conditions déterminées, lui donnant le droit d'exiger le transport. S'il s'agit d'un contrat d'adhésion il doit se trouver dans les cas prévus par les règlements, lui permettant le transport.

Par exemple, on refuse de considérer voyageur l'individu qui s'est introduit dans le convoi à l'insu du voiturier, ou d'une manière frauduleuse.

1. Roger, *op. cit.*, p. 355.

De même, au cas d'un transport par simple complaisance, la personne qui en profite n'est pas un voyageur (1).

Il peut arriver encore que le voyageur n'ait pas contracté directement avec le voiturier, mais qu'il ait profité simplement d'une stipulation pour autrui. C'est ce qui arrive pour les fonctionnaires voyageant dans l'exercice de leurs fonctions, tels par exemple les agents des postes chargés de la manipulation de la correspondance dans les wagons de poste.

Ils n'ont personnellement conclu aucun contrat avec les Compagnies de chemin de fer. Cependant, l'Etat a stipulé à leur profit dans le cahier des charges article 56, al. 1 ainsi conçu :

« A chaque train de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de 2^e classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes. »

Ces agents sont donc des tiers bénéficiaires d'une véritable stipulation pour autrui, car ils ont bien un intérêt personnel dans l'exécution de l'obligation : la possibilité d'exercer leurs attributions et par conséquent d'assurer leur gain quotidien (2).

Il en est de même, en ce qui concerne les autres

1. V. *supra*.

2. Cass., 21 avril 1913. S. 1914. 1.5, note Lyon-Caen.

catégories de fonctionnaires qui sont transportés pour y exercer leurs fonctions.

La question est délicate en ce qui concerne le transport des fonctionnaires, qui, ayant une fonction à exercer pendant la marche même du convoi, comme des agents des postes, peuvent être blessés avant que s'effectue le transport proprement dit, cela par exemple si un accident se produit pendant que s'exécutent les manœuvres préparatoires pour la formation d'un train dans une gare.

Les agents peuvent-ils à bon droit alléguer, même dans ce cas spécial, l'inexécution d'un contrat de transport conclu avec stipulation pour eux-mêmes ?

Il semble qu'une réponse négative s'impose, car le contrat n'est pas encore dans la phase de l'exécution, d'autre part les règlements ministériels obligent les compagnies de chemins de fer, de permettre aux agents l'accès à l'intérieur des gares, même avant toute formation du train et cela à leurs risques et périls.

Nous sommes pourtant d'un avis contraire, car l'on peut considérer les préparatifs du transport comme un transport réel. Les agents ne s'embarquent point, pour leur utilité personnelle, mais surtout en vue du service qu'ils accomplissent, service qui doit être exécuté, avant même qu'il y ait transport proprement dit.

C'est l'exécution de cette fonction qui explique la stipulation en faveur des agents de poste. C'est tou-

jours cette fonction qui en détermine la durée (1).

S'il s'agit d'un transport par complaisance, la personne qui en profite n'est pas un voyageur. Mais si le contrat de transport est un contrat à titre onéreux, on ne doit refuser de l'admettre là où la gratuité n'est qu'une simple apparence. Par exemple, sont transportés gratuitement par les compagnies de chemins de fer, les fonctionnaires, ou agents chargés de l'inspection, du contrôle, de la surveillance des chemins de fer, inspecteurs de certains services des finances, contributions directes, enregistrement, agents des postes et télégraphes, préfets pour leurs tournées dans le département dans l'intérêt du service, ou bien les secrétaires généraux quand ils remplacent les préfets dans les mêmes fonctions.

Bénéficient de la réduction les militaires qui ne paient que le quart du prix de la place. Peuvent également jouir de la gratuité les membres de la presse, les parlementaires.

Cependant, toutes ces personnes sont des voyageurs, ayant conclu avec les compagnies de véritables contrats de transport. D'abord en ce qui concerne les fonctionnaires ci-dessus mentionnés, il y a une véritable stipulation pour autrui dont ils en profitent ; ces faveurs des compagnies sont un

1. Rapproch. Cass. civ., 26 oct. 1910. S. 1910. I. 109 qui applique strictement l'article 1382 C. civ. Dans le nouveau système jurisprudentiel il semble qu'il faut appliquer l'article 1147 C. civ. même dans ce cas.

contrepoids des avantages qu'elles ont obtenu de l'Etat.

Quant aux employés de la compagnie elle-même, lesquels se déplacent gratuitement sur le réseau, il faut voir là une rémunération de salaire en nature, un avantage s'ajoutant au salaire nominal, plutôt qu'une véritable gratuité.

Les enfants jouissent des faveurs particulières, en ce qui concerne le transport par chemin de fer.

Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien à la condition d'être portés sur les genoux par les personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans les enfants paient demi place et ont droit à une place distincte.

Au-dessus de sept ans ils paient place entière (V. cahier des charges, art. 42) (1).

Si un accident arrive à un enfant transporté dans ces conditions, la compagnie sera-t-elle responsable contractuellement ?

Il semble qu'on n'a rien promis, quant à la sécurité de l'enfant, qui a simplement profité d'une tolérance.

Mais, ce serait là, méconnaître les obligations du voiturier. La Compagnie de chemin de fer s'est engagée dans ce cas de transporter sain et sauf, non seulement la personne physique du voyageur, qui lui a acquitté le prix du transport, mais le voyageur envisagé sous un angle plus compréhensif, la personne et les accessoires qui l'accompagnent.

1. Palaa, t. I, p. 697 Ferraud-Giraud, III, n° 252.

Ce n'est pas à titre de simple complaisance que l'enfant voyage, mais cette faculté a pu intervenir comme une condition déterminant le voyageur à contracter.

En vérité, il s'agit là d'un transport où la compagnie ne trouve aucun inconvénient de diminuer réellement le prix de transport par personne.

Il n'en serait autrement que si le voyageur s'est embarqué avec l'enfant, en violation des règlements du voiturier. Le contrat ne peut résulter d'un simple fait. L'enfant est introduit en fraude des droits du transporteur. Il y aura même contravention (1).

Donc si un accident le blesse, son père ne pourra invoquer qu'une responsabilité délictuelle de la compagnie en faute (2).

Mais si le voyageur a simplement usé d'une faculté prévue par les règlements, on ne peut lui objecter qu'ayant un devoir de surveillance sur l'enfant, il n'a qu'à s'en prendre à lui-même. Cette surveillance, il l'avait aussi en ce qui concerne sa propre personne, pourtant la jurisprudence décide que dans ce dernier cas, il y a présomption de faute du voiturier ; on doit en toutes choses présumer le plus probable. On suppose donc, jusqu'à une preuve contraire, que le voyageur a pris toutes les précautions et n'a pas manqué aux devoirs de surveillance.

1. Prévue par l'art. 63 de l'ordonnance du 15 nov. 1846 et punie par l'art. 21. Loi du 15 juillet 1845. V. trib. corr. Toulouse, 27 oct. 1887. *Gaz. Pal.*, 89. 2.200.

2. Trib. civ. Compiègne (V. *Rev. trim. Dr. civ.*, 1924, p. 132). et Trib. Bordeaux, 23 avril 1923. *Gaz. Trib.*, 1923. 2.479. et *Demogue. Rev.*, 1924. p. 132.

Peut-on d'ailleurs comparer la liberté laissée au voyageur pendant le transport, avec la maîtrise et la responsabilité qui en découle, maîtrise que le voyageur garde par rapport à son propre matériel ?

En tous les cas, rien n'empêche de dire que dans une catastrophe de transport le voyageur n'avait aucune maîtrise, même si habituellement il l'avait, sur l'enfant qui l'accompagnait et qui a été blessé (1).

Cette solution entraîne une autre.

Il est intéressant de se demander si le voyageur peut invoquer la responsabilité contractuelle en ce qui concerne ses bagages à main, perdus dans un accident de transport ou simplement pendant le transport.

Tant que l'entrepreneur des transports n'était responsable qu'en vertu de l'article 1382 du Code civil, si un accident survenait au voyageur on ne pouvait bien entendu qu'appliquer cette même responsabilité pour la perte des bagages, qui n'étant pas enregistrés, étaient, quant à leur transport, exclus des champs d'application de l'article 1784 du Code civil. Le voyageur devait prouver la faute du voiturier. On avait, en réalité, essayé d'étendre les dispositions de cet article aux bagages non enregistrés et conservés à la main par le voyageur, en argumentant que l'article 1784 du code assimile le transporteur à l'aubergiste qui lui doit répondre de la perte de

tous les bagages appartenant au voyageur. Mais on a répondu, à juste titre, que l'article 1782 est précis et ne parle que « des colis qui sont confiés au voiturier (1) ».

La jurisprudence ancienne, avant l'adoption de la thèse contractuelle dans le transport de personnes, admettait que pour la perte des colis gardés par les voyageurs ceux-ci ne pouvaient être indemnisés qu'en prouvant la faute de la compagnie (2).

Mais aujourd'hui, alors que le voyageur doit être transporté sain et sauf, en vertu même du contrat, n'ayant donc aucune preuve à rapporter, il est permis de se demander si cette disposition ne s'applique pas aussi aux bagages à main qu'il transporte dans le véhicule.

On a voulu, pour donner pareille solution, trouver un motif sérieux dans la constatation qu'il y aurait là un domaine où s'appliqueraient les articles 1952 et 1953 du Code civil. Nous refusons cette interprétation, le contrat de transport étant tout autre chose qu'un contrat d'hôtellerie (3). La jurisprudence se prononce d'ailleurs dans ce sens, en ce qui concerne le contrat conclu avec la Compagnie

1. Denisse, *De la responsabilité des compagnies de transport à raison des bagages non enregistrés, conservés à la main par le voyageur* (Ann. Dr. comm., 1896, p. 167).

2. Trib. com. Seine, 29 juillet 1890. Journ. Trib. Comm., 1890, p. 10. Trib. com. Seine, 30 oct. 1895. Gaz. Pal., 95.2.597. Cass., 3 fév. 1896. S. 96.1.165. Trib. Laval, 9 nov. 1904. La Loi, 17 nov. 1904.

3. Paris, 6 déc. 1923. Gaz. Pal., 1924 1 74. Baudry-Wahl, *Dépôt*, 1246.

des wagons-lits ; c'est en vertu du contrat même du transport que nous croyons qu'il faut admettre une solution positive.

Le voiturier a promis au voyageur de le transporter sain et sauf à destination. Supposons que celui-ci, blessé dans un accident de transport, portait sur lui-même des valeurs. Il aura droit de demander réparation, en vertu du contrat représentant le préjudice qu'il a souffert dans sa personne physique et dans la perte des valeurs qu'il portait sur lui tels que les habits, bijoux, titres etc. (1). Quand le voiturier promet de le transporter en toute sécurité le voyageur est considéré tel qu'il s'embarque, avec toutes les valeurs qu'il possède sur lui.

Pourquoi dès lors ne pas étendre cette responsabilité aux bagages qui accompagnent la personne transportée et qui sont un accessoire du voyageur ?

On ne peut objecter, qu'aucun contrat n'avait eu pour objet les dits bagages, qu'aucun texte n'autorise formellement le voyageur de se faire accompagner de ses valises sans les faire enregistrer, que c'est là une faculté concédée par le voiturier (3). Le voiturier en autorisant la personne transportée de prendre avec soi divers colis, a élargi, lui-même, la portée du contrat de transport, en entendant transporter le voyageur avec ses bagages.

D'ailleurs, ce n'est pas en vertu d'une pure complaisance que le voyageur agit de cette manière. On peut le considérer comme titulaire d'un véritable

1. Sourdat, 5 éd., II, p. 232

droit, autrement, il aurait contracté dans d'autres conditions peut-être plus onéreuses pour le voiturier.

Il n'en serait différemment, que si une clause spéciale de la convention stipulait une irresponsabilité du voiturier (1). Peut-on objecter que le transporteur n'a pas pu connaître la valeur des colis non enregistrés ? Mais aurait-il pu la connaître dans le cas de l'enregistrement ?

On ne peut de même objecter que le voyageur avait ses bagages sous sa propre surveillance : il en est de même de sa propre personne.

Nous croyons en somme, que le voiturier doit transporter en sécurité, non pas seulement la personne physique du voyageur, mais la valeur que représente le voyageur, donc sa propre personne et les valeurs dont il pourrait se faire accompagner (2).

Il y aurait une limite, au cas où c'est par la faute du voyageur que les bagages à main ont été avariés ou perdus. Les présomptions de faute seront d'ailleurs facilitées dans cette matière, la vigilance du voyageur devant se manifester par des actes extérieurs de surveillance.

La doctrine est divisée (3).

1. V. pour les chemins de fer la circulaire ministérielle du 20 août 1857 : « pour les sacs d'espèces transportés dans ces conditions comme pour les autres objets dont les voyageurs ne se dessaisissent pas, les compagnies sont affranchies de toute responsabilité en cas de perte. »

2. Demogue, *Rev. trim.*, *Dr. civ.*, 1924, n° 2, 381.

3. Pour la responsabilité contractuelle : Baudry-Wahl, II, 890. *Contra* : Bédarride, *Des chemins de fer*, 2^e, II, 454 ; Ferrand-

La jurisprudence n'a pu se prononcer dans notre sens tant qu'elle admettait une responsabilité délictuelle du voiturier pour les accidents causés aux voyageurs.

Depuis le revirement de 1913, nous avons relevé un tout récent jugement du tribunal de commerce de la Seine (1) qui refuse de rendre la compagnie responsable contractuellement, pour la perte des objets qui ne lui ont pas été confiés. Mais le tribunal motive son jugement en rejetant l'application des articles 1952 et 1953 du Code civil.

Nous avons démontré que ces articles ne trouvent aucune application dans notre cas ; il n'y a aucune idée de dépôt. Il s'agit simplement d'un transport qui dans notre opinion, doit comprendre le déplacement d'une valeur, composée de la personne du voyageur et des accessoires dont il se fait accompagner, au vu et au gré du voiturier.

Le transport des militaires, pendant la dernière guerre, a donné lieu à des controverses et à des décisions importantes.

Un militaire s'embarque dans un train commercial ou dans un train de permissionnaires. Il voyage en vertu d'un titre de transport, délivré par l'auto-

Giraud, *Code des transports*, II, n° 458. Féolde, *Des transports de chemin de fer*, n° 318 ; Huc, X, n° 405. Lyon-Caen-Renault, *Traité*, 5^e éd., t. III, 800 c.

1. Trib. com. Seine, 23 nov. 1923. *La Loi*, 8 fév. 1924. Rapprocher Trib. com. Seine, 17 mars 1890. *La Loi*, 31 déc. 1890 et Trib. com. Caen, 31 déc. 1902. *La Loi*, 30 janv. 1903. *Pand. fr. Rép. ch. de fer*, n° 5264.

rité militaire. Un accident survient. Peut-il lui-même, ou bien ses héritiers, assigner la compagnie pour inexécution du contrat.

L'autorité militaire avait réquisitionné les services des Compagnies de chemin de fer et de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, en vertu des textes fondamentaux tels que l'article 29 de la loi du 3 juillet 1877 sur la réquisition (S. Lois annotées 1877, p. 249, P. lois de 1877, p. 428) : « les compagnies dans le cas de guerre sont tenues de mettre à la disposition du ministre de la Guerre toutes les ressources en matériel et personnel qu'il juge nécessaire pour assurer le transport des militaires » et l'article 22 de la loi du 18 décembre 1888 (S. Lois annotées 1889, p. 481) « en temps de guerre le service de chemin de fer relève tout entier de l'autorité militaire. »

En 1914, lors de la mobilisation, un arrêté du 2 août 1914 (S. et P. Lois annotées, 1914, p. 734) pris en application de ces textes décide : article 1^{er} « de ce jour les services de chemin de fer relèvent tout entiers de l'autorité militaire et la totalité des moyens de transport est affectée aux besoins militaires. »

Donc réquisition. Le militaire n'a pu donc contracter avec la compagnie — il voyage à titre de bénéficiaire d'une réquisition. S'il réclame une indemnité il ne le peut qu'en vertu de l'article 1382 du Code civil.

En général, les Cours d'appel de province se sont

refusées d'assimiler le militaire à un voyageur ordinaire.

Elles ont décidé, qu'en cas d'accident de transport survenu à un permissionnaire, s'agissant d'un service public, seule la juridiction administrative serait compétente (1). Mais la grande majorité de la jurisprudence se prononce en sens contraire.

La Cour de Paris et les Chambres civile et de requêtes de la Cour de cassation assimilent le permissionnaire voyageant soit isolément soit même dans un train militaire, et cela pour les deux considérations suivantes :

Premièrement, si le ministre de la Guerre, en vertu des textes sur la réquisition, a mis la main sur les chemins de fer, cette circonstance n'a pas enlevé aux compagnies la personnalité d'entrepreneur des transports.

Elles demeurent propriétaires et gestionnaires de leur matériel et surveillent leur personnel.

D'autre part, on assimile l'ordre de transport délivré par l'autorité militaire au billet ordinaire que paie le voyageur.

De là, on conclut que les mêmes garanties de sécurité et les mêmes voies judiciaires appartiennent aux mobilisés, comme aux simples voyageurs.

« Bien qu'en temps de guerre le service des che-

1. V. Dijon, 6 mai 1918. *Gaz. Trib.*, 20 août 1918; Lyon, 29 janv. 1919; *Pand. fr.* 1921, t. II, 65; Aix (1^{re} ch.), 26 nov. 1916, *id.* *Trib. civ. Seine*, 2 mars 1920. *Gaz. Trib.*, 15 mai 1920. Montpellier, 2 déc. 1920. *Gaz. Trib.*, 15 fev. 1921.

mins de fer relève tout entier de l'autorité militaire, les Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'Etat ne conservent pas moins leur responsabilité d'entreprise de transport et c'est avec elle qu'est conclu le contrat, lequel est constaté par la délivrance du billet ou d'un titre équivalent, tel qu'un ordre de transport émanant de l'autorité militaire. Elles sont dès lors obligées, contractuellement, de conduire les voyageurs civils et militaires sains et saufs à destination et doivent des dommages-intérêts, conformément à l'article 1147 du Code civil (1), la compagnie n'accomplissant pas un service public (1). »

Dans le même sens s'est prononcé le Conseil d'Etat, toutes sections réunies, appelé à donner son avis le 29 avril 1916 (B. a, 1916. II. 205).

« Considérant que lorsque les Compagnies de chemin de fer se chargent du transport des voyageurs civils et militaires elles contractent, sans qu'il soit besoin d'une stipulation expresse à cet égard, l'obligation de conduire ces voyageurs sains et saufs à leur destination ».

Comment expliquer cela ?

On a proposé de considérer qu'un lien contractuel

1. Cass., 4 juillet 1922. *Bull. somm.*, 1922. I. 88. *id.*, Paris, 31 juillet 1919. *Paud.* 1920. II. 13; Agen, 27 janv. 1920. *Gaz. Pal.*, 7 août 1920; Paris (5^e ch.), 13 fév. 1920. *Gaz. Trib.*, 23 mars 1920. *Rec.* 1920. 2. 220; Paris, 26 fév. 1920. *Gaz. Trib.*, 1920. *Rec.* 2. 267; Req. 24 janv. 1922 (2 arrêts) *Bull. somm.*, 1922. I. 28. Req. 6 nov. 1923. *Gaz. Trib.*, 22 et 23 fév. 1924. Cass. civ., 22 janv. 1924. *Gaz. Trib.*, 15 et 16 fév. 1924.

est formé entre la compagnie et les militaires, résultant d'une stipulation pour autrui passée par l'Etat en faveur de ces militaires. Il faut d'abord faire remarquer, qu'en droit civil, la jurisprudence n'a pas hésité de multiplier les cas de la stipulation pour autrui.

Rien n'empêche, semble-t-il, que l'Etat réquerant, pouvant obliger une personne envers lui-même, ne puisse aussi l'obliger en même temps envers une autre personne, dans notre espèce envers le militaire transporté.

Donc, si un accident arrive à celui-ci, la compagnie de transport qui s'était obligée non pas seulement envers l'Etat requérant, mais encore envers le militaire bénéficiaire de la réquisition, n'a pas accompli ses engagements ; elle est responsable contractuellement.

On a reculé, cependant, dans l'application intégrale de cette idée et l'on a refusé d'y voir une stipulation pour autrui, dans l'hypothèse où le train était exclusivement militaire, conduit par les agents de la compagnie sous la surveillance de l'autorité militaire (1).

Nous remarquerons seulement, que l'on déforme ainsi la conception que nous nous faisons de la réquisition qui apparaît comme un droit d'appréhender une chose, ou d'imposer à un particulier un service pour la satisfaction d'un intérêt collectif.

1. Roger, t. II, p. 378. La Cour de cassation ne s'est pas prononcée sur ce point particulier.

La stipulation pour autrui, devant être d'après l'article 1121 du Code civil la condition de la stipulation que l'on fait pour soi-même, il faudrait considérer la réquisition comme un état juridique imposé par le réquerant en faveur d'une tierce personne, qui donnerait son adhésion et y profiterait.

Or, ces avantages dont profitent certaines personnes, dans notre cas le militaire, ne conditionne nullement le droit de réquisition qui n'est qu'un état de nécessité juridiquement organisé, ayant pour seul but, la satisfaction d'un intérêt public.

M. Demogue a proposé une autre explication, en admettant qu'il existe dans notre cas un véritable contrat, mais à un sens plus compréhensif : le contrat aurait pour l'une des parties un caractère nécessaire, en vertu des règles générales, lois ou conventions générales de l'État (1). Nous adoptons pleinement cette opinion dans la matière qui nous occupe actuellement.

Il nous semble, que dans cette nouvelle conception les lois de réquisition imposent surtout leur volonté de contracter à une personne ou à une société.

La volonté collective qui est socialement supérieure en puissance à la volonté privée, impose à celle-ci un véritable contrat qui aurait le caractère d'être d'une utilité sociale. Ce contrat est nécessaire, justement parce que son but n'est pas uniquement

1. R. Demogue. *Rev. trimestrielle*, tr. civ. 1922, p. 663 et *Traité des obligations*, I, p. 74 et les s.

d'établir un équilibre des intérêts privés et d'assurer la réalisation des fins d'ordre privé, mais encore de satisfaire à un besoin social. Ce serait un contrat qui jouant le rôle d'un véritable service public en germe, naît entre deux ou plusieurs particuliers se trouvant dans une situation de fait intéressant toute la société.

Le contrat ne cesse pas pour cela, d'être encore un accord de volontés, mais se modifie dans sa construction technique, alors que les volontés elles-mêmes se modifient et se socialisent, dans l'ordre social nouveau.

Outre la victime elle-même, peuvent actionner le voiturier pour inexécution du contrat, les ayants-cause du voyageur, ses héritiers réguliers et les successeurs irréguliers après l'envoi en possession. Ils agissent du chef *du de cujus* ayant trouvé l'action lui appartenant, dans la succession.

Mais ces ayants-cause peuvent évidemment se prévaloir aussi de l'article 1382 du Code civil, comme d'ailleurs tout tiers ayant subi un dommage, causé par la faute du voiturier.

On arrive ainsi, dans une certaine mesure, à détourner la règle inscrite dans l'article 1165 du Code civil.

Il est un principe incontestable du droit français, la relativité des conventions, suivant lequel les conventions ne produisent d'effets qu'entre les parties contractantes. L'article 1165 le dit expressément : « les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties

contractantes, elles ne nuisent point au tiers et elles ne lui profitent que dans les cas prévus par l'article 1121 ».

Cette règle est la conséquence logique de cet autre principe du Code, qui veut que les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont souscrits.

Du moment où le contrat est une loi des parties, le contrat ne peut être la loi des tiers.

Ceux-ci n'ont donc aucun droit de se prévaloir du contrat auquel ils sont des étrangers.

Mais par suite de l'interdépendance des intérêts et des droits, dans les applications d'un droit ayant perdu beaucoup de son caractère individualiste, pour devenir social, ce principe rigoureux a été ébranlé et devient tout relatif dans son application (1).

Des tiers peuvent avoir des intérêts légitimes, réclamant une protection ferme, dans des conventions auxquelles ils n'ont nullement souscrit.

Ils peuvent souffrir les répercussions des effets de ces contrats qui ne leur sont étrangers que dans un droit strict et formaliste. Il a fallu donc, l'équité le commandait, organiser des moyens légaux pour permettre à ces tiers de défendre utilement leurs droits.

On leur reconnaît la faculté d'agir en vertu de l'article 1382 du Code civil pour réparer un dom-

1. Demogue, *Notions fondamentales du droit privé*, p. 481 et s. Costes, *Rev. trim. Dr. civ.*, n° 2, 1924.

mage que l'inexécution d'une convention leur cause.

Ainsi a jugé la Cour de Rennes le 18 juin 1906 (La loi 28 nov. 1906) décidant qu'un commerçant n'a pas le droit de fournir un produit pour un autre qui lui est demandé sans en prévenir l'acheteur (1).

Ce commerçant, même sans intention frauduleuse, commet envers le fabriquant dont le produit est demandé, un fait illicite, dont la réparation est régie par l'article 1382 du Code civil et suivant.

De même sous l'ancienne jurisprudence sur la responsabilité dans le transport des personnes, on déclarait recevable l'action en réparation pour le dommage éprouvé, causé par la mort du voyageur à son associé (2) et en général de toute personne ayant subi un préjudice pécuniaire direct (3). Ainsi un patron peut agir si certains de ses ouvriers étant tués ou blessés, il manquerait de ce fait des affaires qui devaient lui rapporter un bénéfice (4).

Tout ce système est défendable juridiquement car le Code exigeant que les conventions, en général, ne profitent ou ne nuisent aux tiers, impose une règle de protection des activités tant à l'égard des parties contractantes qu'à l'égard des tiers. Ces tiers

1. Cf. Alexandrie, 18 avril 1923. *Gaz. Trib. mixtes*, XIV, p. 45, et *Rev. de dr. civ.*, 1924, p. 752.

2. Paris, 27 mai 1876. Launé Fleury, 1880, p. 129.

3. Req. 21 juillet 1869. Launé-Fleury, 869, p. 192.

4. V. Demogue, *op. cit.*, t. IV, n° 530, p. 203 et jurisprudence citée: Trib. Angoulême, 21 nov. 1925. Mon. Lyon, 30 janv. 1906. D. 1906. 5. 24. Bordeaux, 7 mai 1907. *Rec. Bordeaux*, 1907. 1.258. V. Josserand, *op. cit.*, n° 921.

lésés par les effets d'une convention auront le droit de demander une indemnité (1).

Particulièrement en matière de transport de personnes, un tout récent arrêt de la Cour d'appel d'Alger est extrêmement net pour appliquer ces idées :

« L'accident survenu à un voyageur au cours du transport, peut donner naissance à deux actions, l'une contractuelle au profit du voyageur, l'autre quasi-délictuelle qui appartient non seulement au voyageur, mais encore à toute personne à laquelle il porte directement préjudice » (Alger (2 ch) 9 janvier 1924. *Gazette du Palais* du 3 avril 1924).

Mais une question délicate intervient.

Les parents des voyageurs victimes d'un accident de transport, pourront-ils actionner le voiturier pour inexécution du contrat, et cela de leur propre chef ?

C'est ce qu'a décidé la Cour de cassation, lors même qu'elle inaugurerait la nouvelle jurisprudence sur la question de la nature de la responsabilité du voiturier.

Un agent des postes est blessé lors d'un accident de chemins de fer et décède, à la suite de ses blessures, après avoir conclu une transaction avec la compagnie des chemins de fer.

Le Cour suprême permet à la veuve et aux descendants de la victime d'actionner le voiturier en leur nom personnel en vertu de l'article 1147, du Code

1. Rennes, 18 juin 1906. *La loi* 28 nov. 1906 et Demogue. *Rev. Trim. Dr. civ.* 1907, p. 97.

civil ; elle omet d'en donner la raison. Nous relevons dans le même sens une décision du juge de Paix de Montmorency (S. O) 29 novembre 1923 (Dec. j. Paix, fév. 1924) : « un oncle a qui a été confié la garde de son neveu mineur et qui a déboursé personnellement le prix du voyage est en droit d'actionner personnellement la compagnie de chemins de fer pour réparation des conséquences de l'inexécution par la dite compagnie d'un contrat de transport intéressant le dit mineur ».

Comment expliquer ces solutions surprenantes ?

Le tribunal de Bourgoin donne pour motif un jugement du 8 octobre 1920 (Dalloz 1922. II. 25) par lequel il permettait au conjoint d'un voyageur victime d'un accident d'actionner le voiturier en responsabilité contractuelle, la raison suivante.

« Le contrat de transport d'une personne ne vise pas simplement comme celui d'un objet la valeur incorporée dans un patrimoine, valeur qui passe toute entière dans la succession de celui qui la possède, qu'il vise nécessairement toutes les forces matérielles et morales, représentées par la personne transportée, c'est-à-dire une valeur productive qui n'a rien de commun avec celle des biens successivement, qu'il constitue donc une stipulation au profit de tous ceux, qui ont un intérêt légal de bénéficier, non pas des biens mais de la personne transportée. »

Sur appel, la Cour de Grenoble le 15 mars 1921. (D. 1922 II. 25, note A. Rouast) argumente « qu'on ne saurait considérer comme tiers les personnes

entre lesquelles la loi positive sanctionnant la loi préexistante de la nature a établi un lien d'assistance tel que celui entre le mari et femme, que dans un contrat de transport la personne transportée représente non seulement ses héritiers, mais encore les personnes qui lui sont rattachées par un tiers naturel ».

Nous remarquerons que l'explication ci-dessus donnée par le tribunal de Bourgoin, en découvrant une stipulation tacite en faveur des parents des voyageurs repose sur une pure fiction.

Par contre, si on admet que le conjoint est un véritable créancier d'une obligation d'assistance par rapport à l'autre conjoint on doit lui permettre d'agir en vertu de l'article 1166 du Code civil c'est-à-dire exercer les droits de son débiteur. Encore cette question est-elle controversée, car en général, on n'admet pas que les créanciers puissent agir en vertu de l'article 1166. du Code civil en dommages-intérêts, pour réparation d'un dommage causé au débiteur par un délit ou un quasi-délit civil.

On considère ces actions comme attachées à la personne, donc personnelles à la victime (1).

Mais il faut croyons-nous faire une distinction : s'il s'agit de la réparation pour inexécution d'un contrat, inexécution, qui constitue en même temps un fait délictuel (civil), les créanciers auraient par-

1. Lyon, 1864. S. 65. 2. 139. — Trib. civ. Seine, 9 janvier 1879. S. 81. 2. 21,

Sourdât, I, n. 73 et s. — Aubry Rau, IV, § 312, not 38.

En sens contraire Labbé, note. S. 81. 2. 21 — Demogue, IV.

faitement droit d'exercer l'action en dommages-intérêts de la victime.

Ici cette action ne porte que sur les conséquences pécuniaires de l'accident causé.

Il n'en serait autrement, que si l'action avait un fondement moral. Mais en réalité il est plus probable que le contrat régit uniquement les conséquences matérielles.

Pour les délits et quasi-délits civils nous refuserons l'application de l'article 1166 du Code civil.

Mais encore en admettant, sous ces réserves, l'action de conjoint survivant en vertu de l'article 1166 du Code, dans l'affaire évoquée devant la Cour de Grenoble, on doit se garder de confondre l'action intentée, en vertu de l'article 1166 qui est exercée du chef du défunt, avec l'action de l'article 1382 qui seule peut réparer un préjudice personnel.

Or, dans notre espèce, il s'agit justement d'un préjudice propre au demandeur et non à la victime.

Nous constaterons donc que les explications proposées ne suffisent point à justifier les solutions adoptées par la jurisprudence.

Il y a là peut-être, en germe, une idée nouvelle. La règle de l'article 1165. du Code civil tendrait à devenir plutôt une exception qu'un principe.

Dans certains contrats des tiers peuvent avoir un intérêt virtuel.

Cet intérêt matériel ou moral devient réel, direct et sanctionnelle dès que le contrat a été inexécuté.

Si ces tiers souffrent un préjudice direct de ce

fait, pourquoi leur refuser une action en responsabilité contractuelle contre le débiteur fautif ?

Le contrat peut être, en même temps qu'une loi entre les parties contractantes, une véritable loi sociale, car intéressant les relations sociales, donc des tiers.

L'action en responsabilité contractuelle appartenait à ces tiers reposerait moins sur l'accord des volontés privées, que sur l'aspect social du contrat.

Par cette extension de la responsabilité contractuelle entre les contractants, on tend à assurer, au mieux, le respect des conventions.

CHAPITRE III

L'INEXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

L'inexécution du contrat dans le cas spécial qui nous intéresse se manifeste par un accident de transport qui endommage la personne transportée.

§ 1^{er}. — L'accident de transport

L'accident de transport de personnes est un fait causé par le matériel du transporteur, brusquement survenu au cours du transport, et provoquant au voyageur une lésion. L'accident consiste dans une lésion corporelle ou nerveuse. Il peut déterminer des affections plus ou moins graves, aux organes internes, (lésion d'origine traumatique) ou bien provoquer des troubles psychiques.

Le voiturier répond non pas seulement pour les accidents déterminant des lésions apparentes et organiques, mais même pour les répercussions nerveuses. Le voiturier peut par exemple être obligé, d'indemniser si le voyageur souffre d'une paralysie provoquée par l'accident (1).

1. Trib. Saint-Quentin, 31 janv. 1902. *France. Judic.*, 1902. 2.61.

Mais il se peut que l'accident ait aggravé uniquement une maladie déjà existante, ou bien un état préexistant constitutionnel morbide. Des auteurs et la jurisprudence ont admis, là encore, la responsabilité du voiturier : celui-ci devait s'attendre à transporter même des personnes dont l'état de santé est faible (1). Nous croyons cependant qu'il faut distinguer : La maladie s'est-elle déclarée et en général l'état morbide est-il empiré par suite d'un simple transport normal, sans qu'aucun événement nuisible, fautif, extérieur se soit produit ? Il n'y a aucune bonne raison pour déclarer le voiturier responsable.

En particulier, les compagnies de chemins de fer, doivent, sauf les exceptions prévues par l'article 60 du décret du 1^{er} mars 1901, recevoir toutes personnes requérant un transport. D'ailleurs, il est pratiquement impossible au voiturier, de connaître l'état de santé des voyageurs. Si une conséquence fâcheuse se manifeste par suite du transport la victime nedoit s'en prendre qu'à elle-même, à sa propre imprudence.

On ne peut tirer un argument, du fait que le transporteur savait qu'il transporte des personnes même malades (2). On ne prévoit que le plus probable ce qui est ici le contraire. Autrement le con-

1. Baudry-Wahl, II, n° 2600 *Adde.* Alger, 21 mai 1895, *Le Droit*, 23 nov. 1895.

2. Baudry-Wahl, *op. cit.*, II, n° 2600.

trat de transport se transformerait dans un contrat d'assurances.

Mais si la maladie inconnue au début s'est aggravée par un fait anormal de transport par exemple un choc inattendu et exceptionnel qui, ayant causé une émotion violente avait engendré une blessure ou la mort d'un voyageur nous n'hésitons pas à étendre à ce cas la notion de l'accident de transport.

Mais, dans ce cas encore, il faudra diminuer les dommages-intérêts à allouer, en appliquant la théorie du dommage direct. C'est ainsi qu'a jugé récemment la Cour de Toulouse (1) en décidant que lorsqu'une personne à la suite d'un accident de chemin de fer a été atteinte d'une névrose traumatique, mais avait déjà reçu des blessures dans des accidents antérieurs, il faut tenir compte de l'influence de ces blessures antérieures sur l'état actuel de la victime et diminuer proportionnellement le chiffre des dommages-intérêts alloués.

L'accident peut aussi comporter des suites dommageables dans un avenir incertain. Dans ce cas encore, nous croyons juste d'admettre qu'il y a accident de transport, du moment que la cause efficiente ou occasionnelle réside dans un fait survenu au cours du transport. La sécurité promise ne peut être moindre, parce que le voyageur souffre par suite de l'accident d'une maladie qui n'étant pas apparente se manifestera plus tard.

1. Toulouse, 17 déc. 1919. *Gaz Trib.*, 21 fév. 1920. *Rec.* 1920.
2. 144.

D'ailleurs, du moment qu'il existe des maladies dites professionnelles, causant des dommages sanctionnés juridiquement, pourquoi refuserait-on d'admettre qu'il y a des maladies de transport, c'est-à-dire provoqués par des accidents non apparents ? Le juge sera invité à une certaine prudence, la science médicale aura à dire son mot, mais tout cela est une question de fait, le principe seul nous intéresse (1).

b) L'accident doit se manifester au cours de l'exécution du contrat ;

c) Il faut en troisième lieu, que le dommage soit causé par un fait de transport agissant comme cause unique, ou bien comme l'une des causes multiples, génératrices de la lésion. Mais si la catastrophe a été provoquée par un fait indépendant du transport, dont seule la manifestation matérielle a été concomitante avec la durée du transport, il ne s'agira plus dans ce cas, au sens juridique, d'un accident de transport.

Cette hypothèse se réalise pratiquement du moment que des attaques criminelles ont été dirigées, au cours du transport, sur la personne des voyageurs.

Peut-on y admettre une responsabilité contractuelle de l'entrepreneur des transports ?

On a soutenu que celui-ci a assumé l'obligation de transporter sain et sauf, indifféremment de la nature (2) des accidents qui pourraient survenir,

1. Guibal, p. 50.

2. Trib. Seine, 31 décembre 1874 ; Lamy-Fleury, 1875, p. 149 ;

que le voyageur est dans une situation pire que celle dans laquelle se trouve une personne hébergéant dans une hôtellerie, laquelle est cependant protégée même contre les vols à main armée.

Mais cette argumentation manque de solidité, car aucune assimilation ne peut être établie entre le contrat de transport de personnes et le contrat d'hôtellerie ; d'autre part si le voiturier entendait répondre des agissements funestes des tiers, au cours du transport, les contrats qu'il a conclus avec les voyageurs se doubleraient, dans cette conception, d'un véritable contrat de garantie. Or ni une convention expresse ne le dit, ni un texte de loi ne le fait présumer.

Partant de ces considérations, nous admettrons, cependant, que même dans cette hypothèse et tout au moins en principe, les attaques criminelles commises sur des personnes transportées, constituent des accidents de transport.

On ne peut jamais assurer *à priori*, avant toute recherche, avant toute preuve, que le transport, par sa défectuosité, ou bien par les conditions anormales dans lesquelles il a été réalisé, a été la simple occasion et non la cause d'un attentat criminel ; il faut présumer le plus probable, donc l'accident de transport.

La question ainsi posée est loin d'avoir un intérêt simplement théorique.

Si un crime forfétré sur la personne d'un voyageur constitue un véritable accident, le voiturier voulant s'exonérer doit prouver la force majeure.

Si l'on décide qu'il n'y a pas accident de transport, c'est au voyageur demandant une réparation de rapporter la preuve de la faute du voiturier (1).

Nous écarterons donc l'opinion qui refuse toute action contractuelle contre le voiturier de même que celle qui propose de le charger légalement d'une responsabilité pour ces crimes commis par des personnes étrangères au transport (2).

Nous étendrons la même solution à l'hypothèse, où en général le fait d'un autre voyageur provoque à ses compagnons de voyage un accident de transport.

Mais il faut encore la condition essentielle, que la Compagnie n'ait commis aucune faute. Or si spécialement des marchandises avaient été chargées par un expéditeur personnellement, et mal arrimées et venaient, de ce fait, provoquer un accident au croisement avec un train de voyageurs, la Compagnie devra être considérée comme fautive contractuellement. Elle aurait dû faire vérifier le chargement des wagons même chargés, par des particuliers ; du moment qu'elle les faisait circuler sur son réseau elle avait par là même un devoir de surveillance en ce qui les concerne.

La Compagnie de chemins de fer ne pourra donc

1. Sourdat, t. II, n° 1058.

2. Saintelette, *op. cit.*, p. 102 ; Josserand, n° 761.

pas, à bon droit, alléguer que l'inexécution de son contrat avec le voyageur avait été provoqué par un fait exclusif de sa propre volonté.

§ 2. — La preuve de l'accident

L'accident doit être causé par un fait de transport. Mais qui rapportera cette preuve ?

Si elle retombait sur le voyageur, toute la théorie jurisprudentielle n'aurait aucune utilité pratique.

Exiger du voyageur qu'il prouve que l'accident dont il souffre est un fait de transport, équivaldrait en réalité lui demander de faire la preuve de l'accident, c'est-à-dire de la faute du voiturier ; c'est remplacer la responsabilité contractuelle par le principe de la responsabilité de l'article 1382 du Code civil.

Quand la Jurisprudence, au prix de tant d'efforts, a construit sa théorie sur l'inexécution du contrat de transport elle n'a pas certes, voulu arriver à une solution pratique négative.

Les tribunaux ont été guidés surtout par l'idée de renverser complètement le fardeau de la preuve en faveur du voyageur, lequel étant dans une situation des plus dures, méritait d'être juridiquement protégé.

D'ailleurs, il nous sera permis de contester qu'on pourrait essayer de concilier cette conception avec les principes juridiques de la responsabilité contractuelle.

Un créancier, qui se plaint de l'inexécution d'une

obligation, n'a pas à rapporter la preuve que cette inexécution est fautive et imputable au débiteur. Il lui suffit de prouver qu'un contrat existe, qu'il n'est pas exécuté, qu'il souffre un dommage par suite de cette inexécution, qu'il y a un lien causal direct entre cette inexécution et ce dommage. »

Peu lui importera la raison qui a déterminé le débiteur à se mettre en contravention avec les obligations qu'il a assumé. On s'est pourtant ému à l'idée que le voiturier doit être présumé responsable pour tout accident survenu au cours du transport.

On a soutenu, que du moment que l'on exige du voyageur la preuve que l'accident s'est produit pendant la durée du contrat de transport, l'on doit en saine logique exploiter cette idée jusqu'au bout et exiger également qu'il fasse la preuve, que l'accident est un fait de transport.

S'il en était autrement, où trouver les textes qui établissent la présomption d'une faute si lourde à la charge du voiturier ? Les conséquences en seraient malheureuses.

Le transporteur prendra-t-il à sa charge tous les accidents ? Le voyageur peut s'être embarqué blessé et exiger à l'arrivée à la destination une réparation. Pourra-t-il prétendre avec la certitude d'être cru en justice que la Compagnie ne l'a pas conduit sain et sauf à destination ?

Quand le voiturier se charge pour le transport d'un colis, il peut du moins l'examiner et le refuser s'il est avarié.

Le transporteur de personnes pourra-t-il formuler des réserves dans le billet, sur l'état de santé des voyageurs ?

Exigeons donc que le demandeur prouve, non pas seulement qu'il a souffert un accident, mais encore que cet accident est un fait de transport (1).

Nous réfuterons cette opinion, en observant qu'en prétendant imposer au voyageur la preuve que la cause du dommage dont il se plaint réside dans un fait de transport, on essaye de réintroduire dans la discussion, la question de la faute.

Le fait du transport c'est, en réalité, toute la question de la faute du voiturier.

Or, la Jurisprudence présume cette faute (2), par le seul fait qu'il y a inexécution de transport ; cela se manifeste dès que le voyageur a subi une atteinte à la sécurité, à laquelle il avait droit de compter.

Le voiturier n'est responsable de plein droit, à moins qu'il ne prouve que l'accident est dû à une cause qui est étrangère à sa volonté (3).

Si tel est le principe, il faut encore la condition que le voyageur n'ait pas mis le transporteur dans l'impossibilité de rapporter cette preuve, en le laissant par exemple ignorer le moment où s'est pro-

1. Legris note *Gazette du Palais, Rec.* 1916-17, p. 679.

2. Capitant et Colin, 3^e éd., t. II, 583.

3. Paris, 2 juillet 1814. *Gaz. Pal.*, 1916-1917, 678 note Légrig Cass., 28 juin 1916. *Gaz. Pal.*, 1916-17, 677. Rennes, 5 mai 1920. *Rec. Nantes*, 1920.1.222. Cass. req., 28 mars 1922. *Bull. somm.*, 1922, I, 57.

Cass., 20 juin 1922. *B. a.*, 1922, II, 148: « le voyageur doit établir seulement que l'accident s'est produit dans le transport. »

112 LA PORTÉE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE
duit l'accident et les circonstances dans lesquelles
il a eu lieu (1).

Le voyageur est dispensé de rapporter une preuve
alors même que des circonstances il appert qu'au-
cune faute n'est imputable au voiturier la cause
extensive de l'accident étant restée indéterminée(2).

Le voiturier, pour dégager sa responsabilité, ne
peut alléguer, simplement, que la faute incombe au
voyageur (3).

Mais, il a été jugé que le voiturier n'est pas tenu
de fournir la preuve positive et directe de l'événe-
ment qui a été la cause réelle de l'accident, que le
cas fortuit de nature à l'exonérer peut résulter indi-
rectement, conformément aux règles ordinaires
(art. 1147 et 1353 du C. civ.) d'un ensemble de cir-
constances, excluant la possibilité d'une faute de sa
part (4).

§ 3. — La portée de l'inexécution

Qu'elle est la portée de l'inexécution du contrat
de transport ?

Le voiturier a loué au voyageur une place ; il doit
lui en assurer la libre jouissance et l'amener sain et
sauf à destination.

Il lui incombe donc à première vue, toutes les

1. Lyon, 12 mars 1921. *Mon. Jud. Lyon*, 19 avril 1921.

2. Cass., 28 juin 1916, en note Cass. *Pand. fr.*, 1922.1.324.

3. Pau, 11 déc. 1912. S. 1913.2.39.

4. Cass. Belge, 6 déc. 1912. *B. a.*, 1917, II, 126.

obligations qui concourent à l'exécution de cette promesse.

Mais certains auteurs ont considéré que le principe de la responsabilité ainsi compris, a une portée trop absolue et ils ont été amenés à proposer certains amendements qui tout en maintenant cette charge de responsabilité, la feraient jouer plus équitablement.

L'entrepreneur des transports répondra-t-il de tout accident lésant la personne qui lui a demandé le service d'être transportée? Non, il faut limiter ces obligations, les préciser; le débiteur les connaîtra mieux, les exécutera mieux, les respectera mieux.

Un auteur a proposé que du moment où le voiturier s'est conformé aux prescriptions réglementaires, si toutefois un accident de transport survient, il n'encourra plus aucune responsabilité (1).

Le voyageur, qui a traité avec une entreprise de transport, a supposé que celle-ci exécutera les décrets et les règlements en vigueur.

Non seulement, si la compagnie ne respecte pas ces règlements qui font en somme tout l'objet de leurs obligations, la personne transportée pourra invoquer la violation de la loi contractuelle.

Mais ce système décourage par son peu de précision.

1. Feolde, *Des transports par chemin de fer*, p. 315 et 316.

Guy, *De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle*, thèse.

Comment admettre que les règlements administratifs pénètrent, comme des obligations sous-entendues, dans les rapports de droit naissant d'une convention ? Dans ce cas les pouvoirs publics pourraient collaborer malencontreusement à un contrat en faisant varier le contenu d'après leur bon vouloir (1).

D'autre part, il y a deux catégories de règlements : les règlements intérieurs homologués par les services publics et dans ce cas on ne peut décharger de la responsabilité contractuelle le voiturier qui s'est borné de respecter ces règles qu'il s'est lui-même imposé. Ce serait là, la meilleure clause d'exonération tacite.

Il doit répondre également des conséquences d'un accident arrivé, en dépit de l'observation des règlements ministériels, car il est en faute pour n'avoir pas su suppléer par lui-même aux mesures prescrites.

Ainsi a jugé la Cour d'Amiens, le 10 novembre 1896 (2) : « l'approbation administratif n'est accordée aux compagnies que sous leurs risques et périls et sous l'obligation de prendre toutes les mesures relatives à la sécurité des voyageurs ».

Il faut donc rejeter la conception qui mesure la responsabilité des voituriers, sur l'inobservation des prescriptions réglementaires du transport, d'au-

1. Jossierand., n° 873.

2. S. 1897. 2.274. V. dans le même sens Bourges, 17 fév. 1914 S. 1914.2.921.

tant plus qu'il y a des moyens de transport, où cette réglementation n'existe même pas (1).

D'autres auteurs limitent la responsabilité contractuelle par l'obligation d'améliorer l'outillage. Ils découvrent une obligation imposée au voiturier et ayant pour objet le perfectionnement, d'après les dernières découvertes de la science, de leur matériel de transport : il doit se conformer uniquement à la technique du progrès (2).

Mais, d'abord, qu'est-ce que peut signifier améliorations contemporaines. Les juges auraient, dans ce cas, une base d'appréciation tout à fait instable, d'autant plus que les compagnies de transport ne peuvent tenir à jour le perfectionnement de leur matériel. Cela prolonge les difficultés et conduit à l'arbitraire.

On a aussi proposé d'imposer au voiturier la plus grande prudence possible, au voyageur d'être simplement prudent.

C'est une base d'appréciation tout aussi fragile.

Que veut dire la plus grande prudence, en quoi se mesure-t-elle ?

Un système ingénieux qui a eu beaucoup de retentissement a été proposé d'abord par M. Cotellet (3) et surtout par M. Chavegrin (4). La distinc-

1. Guibal, thèse. p. 82.

2. Sarrau, *Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport de personnes*. Paris, 1896.

3. Cotellet, *De la garantie des accidents en matière de louage d'ouvrage* (*Revue pratique*, 1885, p. 529).

4. Note Sirey, 1896. 2. 225.

tion sur laquelle repose ce système a été affirmée dans un de ses jugements par le Tribunal de commerce de la Seine (1).

« Le voyageur n'a pu ni prévoir, ni empêcher l'accident et il était impuissant à en atténuer les effets sur sa personne, dans ces conditions et dès lors que ses facultés d'être humain ont été sans utilité pour le préserver.

« Il a bien été au cours du transport si une chose inerte, tout au moins un être passif inhabile à détourner par lui-même les conséquences d'un fait qui s'est produit en dehors de sa faculté de penser, de prévoir, d'agir. »

Dans ce système, la responsabilité du voiturier est tantôt délictuelle tantôt contractuelle.

En effet, on découvre deux sources possibles des accidents : ou bien il y en a des accidents causés uniquement par un fait de transport, aucune faute du voyageur n'étant possible. Ce sont par exemple les accidents provenant, soit des déraillements, soit des tamponnements, explosion des machines, vices du matériel et en général tous les accidents où la victime a joué un rôle passif.

Il y en a, d'autre part, des accidents qui, produits pendant le transport, sont causés par la faute de la victime elle-même. Ce sont tous ceux où le voyageur a joué un rôle actif, par exemple tué, en traversant les rails ou en montant dans le véhicule.

1. Trib. comm. Seine, 1893. *Le Droit*, 20 janvier 1895.

Cela comprendrait, en général, tous les accidents produits avant ou après l'exécution matérielle du transport et d'une façon plus précise tous les accidents où la victime a joué un certain rôle actif.

Ici, il y aura des doutes sur la cause réelle de l'accident, le voiturier aurait pu l'avoir provoqué ; tout aussi bien que le voyageur. Il est même plus probable que la victime ait été l'auteur de l'accident, dont elle se plaint car elle avait exercé une certaine activité.

Il faut donc dans l'état incertain sur la vraie cause et le vrai auteur de la faute, recourir à l'application de l'article 1382 du Code civil. La victime devra donc prouver la faute du voiturier pour rendre celui-ci responsable (1).

Mais ce système ingénieux, que l'on pourrait supposer souple et adaptable aux diverses circonstances de la réalité quotidienne, n'est pas à l'abri de sérieuses critiques.

On peut lui reprocher d'introduire comme élément de mesure et de détermination de la responsabilité, une notion toute imprécise, le rôle actif ou passif de la victime.

Peut-on dans notre matière distinguer le cas où la victime s'est comportée comme une marchandise, c'est-à-dire restant passive et le cas où elle a pris une initiative dangereuse ? Il se peut que les règlements du transport, les usages le régissant, la

1. Chavegrin, *id.*

volonté du voiturier lui-même, imposent au voyageur l'obligation de prendre des mesures d'initiative propre sous lesquelles le transport ne pourrait s'exécuter. D'ailleurs en dehors du véhicule, le voyageur a son activité limitée par ces règlements, par ces pratiques.

D'autre part, dans la voiture le voyageur n'est pas complètement passif, il peut prendre des initiatives dangereuses.

Enfin à qui incombe la preuve de déterminer que le voyageur a été dans une situation active ou bien passive.

En réalité tout ce système, prétendant s'inspirer de la volonté des parties, pêche par son caractère trop divinatoire. Le contrat de transport n'est possible que par une collaboration permanente du voiturier et des personnes transportées.

Celle-ci, outre qu'elles se laissent transporter comme de simples choses, exécutent les obligations de surveillance imposées par la nature du transport.

Ceci est d'autant plus vrai, que dans notre siècle, les transports, dits en commun, se multiplient tous les jours.

Les voyageurs y prennent beaucoup d'initiative et activent dans le cadre de la réglementation et des usages du transport. Vouloir distinguer entre le cas où le voiturier a été dans un état de passivité ou bien d'activité par rapport aux accidents, c'est vouloir distinguer si le voyageur a été en faute ou non.

C'est donc revenir tout simplement au point de départ, tout ce système n'ayant plus aucune utilité pratique.

Il nous semble que si ces diverses théories prêtent à tant de critiques, c'est pour la raison qu'on essaye de trouver une mesure aux obligations du voiturier, dans le cercle même de ces obligations.

Or, si habituellement dans un contrat un débiteur mesure ses promesses à la diligence d'un *bonus pater familias*, dans le contrat de transport, où certaines obligations du voiturier ont pour objet la sécurité des personnes transportées, cette diligence doit être portée à un coefficient de maximum.

Et justement parce que l'on aboutit en fin de compte à maximaliser les devoirs du voiturier, on retombe dans l'incertitude, toute limite est supprimée, car on y exige de celui-ci toute la prévoyance possible. On est exposé donc, si l'on s'engage dans cette direction, de faire fausse route.

S'il existe une limitation aux obligations du voiturier et par là de sa responsabilité contractuelle, elle ne peut trouver son fondement que dans les obligations réciproques des parties en présence.

Nous nous sommes permis de faire remarquer au cours de ce travail que l'obligation du voiturier de transporter les personnes saines et sauvées à destination, trouve sa raison juridique justement dans cette volonté du voyageur de prêter obéissance, d'agir avec prudence, donc dans la restriction momentanée de sa liberté.

Or, si une personne transportée manque à ces obligations de coopération, le voiturier sera empêché d'exécuter lui-même le contrat.

Nous concluons donc, que les obligations du voiturier trouvent leur mesure dans les agissements indus du voyageur. Il ne s'agit plus, remarquons-le, de l'état de passivité, mais bien de sa faute.

Cette faute en quoi consiste-t-elle ? Dans la violation des devoirs qui lui incombent : le respect des règlements (1), des usages de transport, des règles de prudence (2), en somme des dispositions expresses ou bien tacites de la convention (3).

Si aucune preuve ne peut être mise à la charge de la victime et si le voiturier ne peut invoquer aucun fait déterminé exclusif de sa propre volonté, il en demeure responsable des conséquences préjudiciables de l'accident.

Si le fait qui l'a empêché de réaliser sa promesse de transporter sain et sauf à destination est indéterminé, donc si sa faute est incertaine, hypothèse rare, il devra encore supporter les conséquences dommageables de la violation de son contrat.

Ainsi a jugé la Cour de Paris le 2 juillet 1914, en décidant que les compagnies de chemin de fer sont tenues en vertu de leur contrat de transport de

1. Trib. comm. Seine, 30 déc. 1920. *Gaz. Trib.*, 10 avril 1921.

2. Paris, 29 déc. 1917. *Gaz. Trib.*, 17 juin 1919. Req. 18 déc. 1918. *Gaz. Trib.*, 29 déc. 1918. Trib. Nantes, 18 mai 1920. *Rec. Nantes*, 1920. I. 204.

3. Req., 1918, 25 juin. *Gaz. Trib.*, 30 juin 1918.

4. *Gaz. Pal.*, 1916-1917, 678.

tous les risques courus par le voyageur au cours de routes et qu'elles en seront responsables si le voyageur est tombé sur la voie par une porte du wagon qui s'était ouvert même pour une cause restée indéterminée; c'est qu'il est plus probable que le voiturier en soit l'auteur de l'accident.

On pourrait, d'ailleurs, il nous semble, aboutir à la même conclusion tout en écartant cette idée de probabilité par le raisonnement suivant.

Un contrat de transport lie deux personnes et pour une cause restée indéterminée, a été inexécuté.

Si le débiteur présumé en faute ne peut prouver que l'événement ayant provoqué cette inexécution des obligations contractuelles, est exclusif de sa volonté, c'est-à-dire le préciser, prouver par exemple qu'il constitue un cas de force majeure, de cas fortuit ou bien une faute de la victime, il en demeure responsable contractuellement. Il détenait dans les rapports contractuels une certaine fonction contractuelle, un rôle déterminé ayant un but précis. Si ce but n'a pas pu être atteint, objectivement, ce débiteur qui, subjectivement ne peut être en faute, supportera les conséquences nuisibles.

Il y en a un risque contractuel comme il en existe en toute circonstance.

Ce risque, une fois survenu, ne se partage pas entre les parties contractantes précisément, parce qu'il pouvait naître à la charge de chacune de ces parties.

Or, si un accident arrive au cours du transport,

objectivement il y a inexécution des obligations assumées par le voiturier, il y a violation de sa fonction contractuelle.

Il y a donc faute juridique créant une obligation de réparation.

CHAPITRE IV

LA QUESTION DE L'IMPUTABILITÉ

En général le débiteur n'est responsable que pour une faute contractuelle imputable.

Celle qui a été provoquée par un fait exclusif de sa volonté ne peut dans l'état actuel du Droit, l'engager à une réparation.

Les accidents dont en principe le voiturier ne répond pas sont ceux causés par la faute de la victime elle-même, par un cas de force majeure, un cas fortuit, ou bien la faute d'un tiers.

§ 1^{er}. — **Accidents causés par une faute de la victime**

Les entrepreneurs de transport sont exonérés de toute responsabilité si c'est la victime, qui, par sa propre faute, a déterminé l'inexécution du contrat.

Remarquons, tout d'abord, que c'est au voiturier qu'il échoit la charge de cette preuve. Sa simple allégation ne suffit pas (1). Mais il a été jugé qu'un

1. Trib. civ. Seine (1^{re} ch.), 1923. *Gaz. Trib.*, 10 et 11 mars 1924.

ensemble de circonstances peuvent faire présumer la faute du voyageur (1).

Un voyageur peut mettre obstacle à l'exécution normale du contrat, soit par sa faute, soit par son simple fait. Il y a faute dans le cas où il ne respecte pas les prescriptions réglementaires (2), par exemple si le voyageur, descendant à contre voie pendant un arrêt inopiné du train, a été tamponné (3).

L'imprudence de la victime exonère également le voiturier (4).

Le voyageur ne doit pas se placer en dehors des conditions normales de l'exécution du contrat de transport (5).

Aucune indemnité de réparation n'est allouée s'il y a faute collective des personnes transportées.

Ainsi a jugé, récemment, le tribunal de commerce de la Seine le 19 mai 1920 (*Gaz. Trib.*, 2 sept. 1920) [mais il semble qu'il soit revenu sur son jugement, le 15 mai 1924; *Gaz. Pal.*, 16 oct. 1924 et *Rev. Dr. civ.*, 1924, p. 1005], en décidant que si un voya-

1. Trib. comm. Seine, 19 déc. 1913. *Gaz. Trib.*, 17 fév. 1914.

2. Bruges, 17 fév. 1914. S. 1914.2.221.

3. Limoges, 10 fév. 1910. *B. a.*, 1914. II. 57 et Cass. civ., 6 janv. *Gaz. Trib.*, 12 juin 1914.

4. Paris, 7 juin 1919. S. 1920.2.30 et Req., 18 déc. 1918. *Gaz. Trib.*, 29 déc. 1918.

Rapproch., Civ., 28 fév. 1923. *Rec. Gaz. Trib.*, mai-juin 1923 et Trib. comm. Seine, 28 mars 1914. *Gaz. Trib.*, 20 mai 1914; *Rec.*, 1914.2.387 et Trib. civ. Seine (4^e ch.), 8 juillet 1915. *Gaz. Trib.*, 19 sept. 1915.

5. Trib. civ. Seine, 13 nov. 1918. *B. a.*, 1921. II. 137. Rapproch., Trib. civ. du Havre, 6 nov. 1920. *Gaz. Trib.*, 28 août 1921; Nancy, 9 mars 1920. *D.* 1920.2.117.

geur est blessé sur le quai de départ d'une gare par suite de la pression de la foule des autres voyageurs il n'y a aucune responsabilité de la part de la compagnie (1).

Mais encore faut-il que deux conditions (2) se trouvent réunies :

1° La victime doit avoir eu commis une faute ;

2° Aucune faute ne doit pouvoir être imputable au voiturier (3). En effet quoique la compagnie, voit, par suite de la nécessité de faire surveiller une foule de voyageurs, diminuer son devoir de surveillance individuelle sur les agissements de chacun de ces voyageurs (4), encore doit-elle tenir compte, que ces tiers composant la foule, auteur anonyme de l'accident, sont bien ses cocontractants.

Elle aurait donc dû prendre des mesures de surveillance en ce qui les concerne.

Mais d'une façon générale, dans toutes ces diverses hypothèses, il faut encore une condition essentielle que la faute du voyageur n'ait pas été provoquée par une faute du voiturier ou de ses préposés (5).

Tel serait le cas où le voyageur est blessé par la portière d'un tramway mal fermée (6), ou s'il est

1. Angers, 1^{er} sept. 1919. *Rec. Gaz. Trib.*, 1920.1.199.

2. V. Jug. Seine précité.

3. Req., 23 mars 1909. *Rec. Gaz. Trib.*, 1900.1.151.

4. V. Trib. civ. Lille, 26 juin 1885 ; Lamé-Fleury, *Bull. ann.*, 1885, p. 206 ; Trib. civ. Bordeaux, 16 déc. 1885. *Id.*, 1888, p. 50.

5. Trib. comm. Seine, 16 mai 1920. *Gaz. Trib.*, 2 mai 1921.

6. Rennes, 5 mai 1920. *Rec. Nantes*, 1920, 6, 222.

empêché par la foule d'éviter un accident lorsque le voiturier n'a pas pris les mesures utiles pour parer à cette affluence (1).

Il a été jugé qu'il n'y a pas faute du voyageur qui, descendu sur la voie, est blessé si c'est la compagnie de chemin de fer qui, par sa faute initiale, a provoqué une chaîne de circonstances aboutissant à déterminer la faute de la victime (2).

Dans cette hypothèse intéressante, la Cour de cassation a appliqué la théorie de la faute occasionnelle (3).

Un accident arrive causé par la faute du voyageur et la faute du transporteur. Ce dernier n'est pas déchargé de sa responsabilité par le seul fait que l'accident a plusieurs causes.

Il suffit que la faute présumée du voiturier soit l'une de ces causes pour qu'il en soit déclaré responsable à la charge de beaucoup les conséquences de la théorie de la responsabilité contractuelle et en facilite les applications.

L'idée est raisonnable, car personne ne peut préciser exactement le rapport de grandeur de ces deux fautes, dans la cause de l'accident. Un seul fait est certain : objectivement il y a inexécution des obligations du voiturier et celui-ci, quoiquedans une mesure moindre, en est l'auteur fautif, donc responsable.

1. Paris (5 ch.) 26 nov. 1913. *Gaz. Trib.*, 6 fév. 1914. Rapproch. Paris, 13 mars 1920. *B. a.*, 1922. II, 145.

2. Cass., 2 déc. 1918. *Bull. somm.*, 1918-1919. I, 67.

3. Demogue, *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1920. p. 378.

La faute du voiturier est appréciée suivant les circonstances. Il se peut que des mesures de prudence qui, habituellement paraissent communes dans des circonstances exceptionnelles, deviennent elles-mêmes des mesures de prudence exceptionnelles (1).

Ainsi, par exemple, l'obligation du voiturier de faire annoncer aux voyageurs, la fermeture des portières des wagons, ne peut s'entendre pour le cas d'un court arrêt dans une gare où le train ne stationne que quelques instants et où il est matériellement impossible de le faire (2).

Dans le cas spécial, où il y a faute commune du transporteur et du voyageur, il y a partage de la responsabilité ce qui revient à dire que l'on diminue l'indemnité due par le voiturier (3).

On applique donc en matière de responsabilité contractuelle la faute commune : l'inexécution d'un contrat n'a pas seulement pour cause une faute du débiteur mais c'est le créancier, lui-même, qui l'a provoqué ou bien facilité.

Le contrat contient, à côté de l'obligation d'exécuter les prestations promises, l'obligation de laisser exécuter.

De toute cette étude jurisprudentielle, se dégage l'idée que les obligations du voiturier bien entendu s'il n'y a aucune faute de sa part se limitent d'une

1. Justice Paix Paris, IX^e arr., 2 fév. 1920. *B. a.*, 1921, II, 178. Rapproch. Bordeaux, 8 mai 1911. D. 1914.2.70.

2. V. Justice Paix Paris, IX^e arr., 2 fév. 1920. *B. a.*, 1921, II, 178. Rapproch. Bordeaux, 8 mai 1911. D. 1914.2.70.

3. Rennes, 14 mai 1919. *Gaz. Trib.*, 22 juillet 1919.

part, à la prudence normale du voyageur, d'autre part à l'absence des mesures exceptionnelles que celui-ci pourrait prendre.

Cette prudence du voyageur se détermine elle-même, d'après les règlements du transport, la nature de ce transport, le temps et le lieu où ce transport s'exécute.

On impose donc au voyageur, une prudence normale on lui demande une coopération même de nature négative, plus ou moins grande, suivant qu'il s'agit d'un moyen de transport ou sa vigilance doit être en éveil ou non.

Mais qu'est-ce que cette normalité ? N'est-elle pas justement une règle purement arbitraire car indéterminable.

On ne peut nier que cette notion, toute empirique, joue un rôle important dans la vie du Droit.

Le Droit régissant des réalités doit tenir compte et se mesurera sur ces réalités. Or, cette non activité n'est pas une règle théorique mais bien une réalité : c'est pour cela même, qu'elle paraît d'abord arbitraire.

Si l'on désire, à tout prix, trouver un équivalent de cette réalité dans une construction technique purement théorique il faudrait, il nous semble, introduire l'idée de fréquence et d'habitude.

On ne peut reprocher à ce système tout au moins son inutilité la prudence étant, moins l'objet d'une obligation conventionnelle, qu'un simple devoir social semblable aux devoirs dont la violation ou

plus exactement la méconnaissance est sanctionnée par l'article 1382 et les suivants du Code civil. Observons que les parties en présence ne sont pas ici étrangères et indépendantes dans leurs activités, jusqu'au moment où une faute crée entre elles un rapport de droit.

Le voiturier et le voyageur, parties contractantes liés par un contrat de transport, ont fixé leur échange de *consensus* sur la supposition naturelle qu'ils prêteront une attention particulière à l'observation de leurs obligations respectives.

Cette prudence n'est pas légale et sociale. Elle est contractuelle elle peut être plus ou moins étendue, suivant la volonté des contractants.

Dans le contrat de transport la prudence est une obligation juridique, sanctionnée juridiquement. C'est l'obligation de respecter les usages de transport, de se laisser transporter en sécurité. C'est en somme une obligation de faire.

Dans les rapports simplement sociaux la prudence n'est qu'une mesure de l'action : une simple forme de l'acte matériel.

Nous concluons donc, que le voyageur doit se comporter pendant le transport avec une prudence habituelle. Ce déterminatif précise à notre sens dans une certaine mesure la règle de prudence imposée à la personne transportée et se détermine par rapport à la prudence commune des voyageurs non accidentés, à la fréquence des accidents arrivés, à la nature particulière du transport.

§ 2. — Le cas de force majeure et le cas fortuit (1)

Le voiturier n'est pas responsable si l'accident de transport est causé par un cas de force majeure ou un cas fortuit.

Le Code civil mentionne indistinctement ces deux causes étrangères à la volonté du débiteur et qui met obstacle à l'exécution de son obligation (Art. 1148, 1302, 1348-4, 1733, 1784, 1929, 1934, 1954 C. civ.).

Ces deux expressions semblent exprimer la même idée : l'impossible (2).

On s'est essayé, pourtant, à découvrir, à ces deux mots un sens différent et dégager de cette idée, deux notions indépendantes.

Dans une opinion, le cas de force majeure est un événement étranger au débiteur, venant de dehors et faisant une irruption brusque dans le cercle d'entreprise du débiteur empêchant par là, le fonctionnement normal des obligations assumées.

Tel serait par exemple le cas où la foudre, la tempête, la guerre mettent obstacle au fonctionnement régulier d'un contrat.

Au contraire, le cas fortuit comprend les événe-

1. Radouant (S.), *Du cas fortuit et de la force majeure*. Thèse Paris, 1920.

2. Colin et Capitant, *Cours élém. Dr. civ.*, 1915, t. II ; Planiol, t. II, n° 231 ; Beudant, *Les contrats et les obligations*, n° 481.

ments qui se produisent à l'intérieur même du cercle de l'entreprise et empêchent son fonctionnement normal ; tel le cas d'une explosion d'une chaudière ou d'un moteur (1).

On veut que dans la première hypothèse le voiturier ne soit pas responsable ; qu'il le soit seulement dans la dernière.

Dans une autre opinion, la différence entre le cas de force majeure et le cas fortuit consiste en ce que le premier cas désigne des événements dans lesquels le fait de l'homme joue un certain rôle tandis que le cas fortuit ne procède que du hasard (2).

D'autres juristes indiquent que le cas fortuit est, comme son nom l'indique, un événement imprévisible, tandis que la force majeure est un ensemble de circonstances qui ne sortent pas de la normalité, mais sont trop puissants pour que le débiteur avec toute sa meilleure volonté et avec les moyens dont il en dispose puisse les surmonter (3).

Un système considère le cas fortuit comme un événement d'imprévisibilité relative qui empêche *le bonus pater familias* d'exécuter son obligation, mais qui aurait pu être surmontée par une volonté mieux outillée ; tandis que la force majeure serait l'impossibilité absolue d'exécuter, l'obstacle étant irrésistible (4).

1. Exner, *La force majeure et le contrat de transport* ; Thaller, *Traité*, n° 1198 ; Josserand, *op. cit.*, 568-591.

2. Renault, Lyon-Caen, *Traité*.

3. Roger, *op. cit.*, I, n° 201.

4. Ambr. Colin, note D. 1904.2.73 ; Lacour, *Précis Dr. comm.* 2^e éd., t. I, n° 1017 ; Colin et Capitant, *op. cit.*, 1915 t. II, p. 10,

S'il fallait prendre parti dans cette controverse doctrinale, pour en déterminer le sens précis de ces deux notions de force majeure et du cas fortuit, nous observerons d'abord que ces deux obstacles doivent évidemment être étrangers à la volonté du débiteur et à ce point de vue peu importe qu'ils aient leur source dans le cercle d'entreprise ou en dehors de cette organisation.

Cette distinction ne peut servir que pour déterminer une mesure d'appréciation. La volonté du débiteur étant réputée souveraine dans le domaine de son entreprise et ayant plus d'emprise sur les événements s'y produisant que sur ceux du milieu ambiant, les causes d'exonération seront évidemment moins fréquentes, dans le premier de ces cas que dans le second.

Dans un autre ordre d'idées, on ne peut pas découvrir un critérium de différence dans la puissance des moyens de sauvegarde pris à la disposition du débiteur, la grandeur et l'obstacle se mesurant toujours aux propres forces et à la diligence d'un *bonus pater familias*, qu'il s'agisse d'un cas fortuit ou de la force majeure.

Il convient enfin de faire remarquer que ces deux qualités d'impossibilité et d'insurmontabilité sont étroitement liées :

M. Radouant (1) écrit : « très souvent prévoir, donne le moyen et le seul de résister, et l'imprévisible laissant désarmé et inévitable. » Quand le juge

acquiert la certitude de l'irrésistibilité il devient inutile, en fait, de s'occuper de l'imprévisibilité.

En faisant ces réserves, s'il fallait individualiser ces deux notions, cas fortuit et force majeure, nous constaterions qu'elles ne diffèrent que par le rapport de grandeur mesurant leurs caractères déterminants. Le cas fortuit et celui de la force majeure doivent posséder tous les deux un élément d'imprévisibilité et de grandeur insurmontable. Mais, tandis que dans le cas de force majeure, le caractère de force irrésistible est plus important que le caractère d'imprévisibilité, par contre s'il s'agit d'un cas fortuit l'obstacle présente plutôt un caractère de hasard, qu'un élément de grandeur.

En d'autres termes ce qui différencie l'obstacle, force majeure c'est la grandeur (1), l'obstacle cas fortuit, l'imprévisibilité. Mais hâtons nous d'ajouter que ces deux éléments coexistent soit dans le cas de force majeure soit dans le cas fortuit quoique à des coefficients de puissance inégaux.

De là découle une conséquence pratique : le cas fortuit est en général plus difficile à invoquer car le hasard est moins saisissable ; par contre l'élément de grandeur de la force majeure peut très bien s'objectiviser. Remarquons enfin que dans l'état actuel des textes, toutes ces considérations sont purement théoriques : le Droit positif ne fait aucune différence entre le cas fortuit et la force majeure.

La jurisprudence ne s'occupe point de la question ; elle ne la connaît pas. Qu'il s'agisse du cas fortuit ou de la force majeure ces deux événements doivent se produire indépendamment de la volonté donc de la faute du débiteur. Déjà Pothier écrivait : « si je vous ai prêté mon cheval pour aller dans un certain lieu et que vous ayez été attaqué par des voleurs, qu'ils aient volé ou tué mon cheval, quoique cette violence que vous avez souffert soit un cas fortuit dont un débiteur n'est pas ordinairement tenu, néanmoins si au lieu de suivre la route ordinaire vous avez pris un chemin de travers connu pour être infecté des voleurs lesquels vous ont attaqué vous serez tenus de ces cas fortuits parce que c'est votre imprudence qui a donné lieu ».

Le voiturier n'est donc libéré de la responsabilité qu'autant que l'événement ne procède pas de sa faute. S'il avait pu soit l'empêcher soit en atténuer les conséquences dommageables et il ne l'a pas fait, la force majeure ne l'exonérera point (1).

Il faut aussi une seconde condition : que l'événement obstacle ait été imprévisible et insurmontable.

Nous relevons dans la Jurisprudence un arrêt de la cour de Rouen (2) rendu en matière de transport et qui est extrêmement net : « constitue un cas de force majeure une gêne qui a frappé un réseau tout entier de chemin de fer en le poussant brusquement de la majeure partie de son personnel technique et

1. Douai, 1^{er} mars 1922. *Rec. Douai*, 1922, 169.

2. 15 nov. 1911 S. 1911.2.13.

qui par sa *soudaineté* et sa *généralité* a amené un arrêt complet des services ».

Nous ferons en outre remarquer que la jurisprudence, en majorité, s'attache à la notion d'irrésistibilité absolue ; elle s'inquiète non de savoir si le débiteur était capable de résister mais si rationnellement un homme considéré comme type idéal aurait pu y résister (1). L'imprévisibilité dépend surtout de la fréquence ou de la rareté de l'événement donné de son caractère normal ou anormal. Tout ce qui est possible doit être prévu (2).

Constituent des cas de force majeure en matière de transport, les tempêtes violentes et soudaines, la neige, les éboulements, tout ceci sous la réserve de prouver qu'aucune faute du voiturier ne les a engendré ni facilité. La jurisprudence assimile les attaques criminelles commises sur la personne des voyageurs à des cas de force majeure. Ainsi a jugé le tribunal civil de Lyon, le 11 mai 1921 (3) : car le voiturier n'est pas responsable lorsque le voyageur a été victime d'une tentative de meurtre commise par un voyageur étranger à la compagnie.

« Il ne saurait être fait grief à la compagnie de n'avoir pas fait visiter le train par aucun contrôleur, ce service forcément intermittent n'ayant pas été organisé pour garantir la sécurité des voyageurs, ou de

1. Radouant, *Du cas fortuit et de la force majeure*. Thèse Paris 1920, p. 147.

2. *Id.*, p. 158.

3. 11 mai 1921. *Mon. Jud. Lyon*, 14 nov. 1921.

s'être assuré que le voyageur ne portait aucune arme. »

Et la Cour d'Aix a jugé (1) : « qu'une compagnie ne peut être déclarée responsable d'une pierre jetée par un tiers de la voie publique en dehors du terrain de la voie ferrée. La fréquence des faits similaires se produisant au même endroit ne peut entraîner cette responsabilité si la compagnie a dénoncé à l'autorité judiciaire ces actes délictueux.

« Il en serait de même si l'auteur du délit ayant franchi la barrière protégeant la voie ferrée, à la condition que ces barrières fussent en bon état d'entretien ».

On a jugé que l'état de guerre ne constitue pas, à lui seul, un cas de force majeure (2).

Une Compagnie de chemin de fer doit prouver dans chaque cas particulier, que par la suite des événements, elle s'est trouvée dans l'impossibilité absolue de remplir ses obligations. Mais s'il ressort de la cause que l'accident est dû à un fait de guerre elle ne saurait en être déclarée responsable (3).

La Cour de cassation a jugé que si le transport s'exécute dans des circonstances anormales, indépendantes de la volonté du voiturier et si l'accident se produit dans de telles conditions, aucune responsabilité ne peut subsister.

1. Aix, 11 déc. 1911. *Rec. Marseille*, 1912.1.126.

2. Paris, 8 avril 1916. S. 1917.2.19.

Id. 8 juillet 1916. D. 16.2.169.

Besançon, 12 juillet 1916. S. 1917.2.29.

3. Trib. civ. Boulogne-sur-Mer, 11 fév. 1916. *Gaz. trib.*, 4 août 1916.

« Lorsqu'un accident de chemin de fer s'est produit à une époque où l'exploitation de la voie ferrée s'effectuait dans des conditions absolument anormales, tenant à des nécessités et à des exigences exceptionnelles de l'état de guerre (dans l'espèce un accident est arrivé à un voyageur par suite d'un tamponnement en octobre 1914 sur le réseau du Nord, au moment de la tragique course dite « course à la mer ») les juges du fond écartant le cas de force majeure peuvent, par une appréciation souveraine des faits, d'où résulte cette exploitation anormale, conclure que l'accident est le résultat d'un ensemble de circonstances extérieures dont la compagnie n'est pas responsable (1). »

On voit apparaître ici l'idée d'une anormalité à côté de la notion de force majeure.

Mais en réalité, peut-on exiger à côté des cas de force majeure et du cas fortuit, comme une nouvelle cause d'exonération des obligations du débiteur le cas d'une simple anormalité ?

Nous remarquerons, que déjà la force majeure et le cas fortuit sont des événements anormaux.

Si un événement, considéré comme tel devient normal soit par rapport à la fréquence avec laquelle il se produit, soit par rapport à la grandeur de l'obstacle ne pourrait-on pas reprocher au débiteur de n'avoir pas pris de précautions normales pour l'empêcher ?

1. Cass. req., 27 nov. 1918. *Gaz. Trib.*, 17 déc. 1918.

Id. Amiens, 14 fév. 1917. *B. a.*, 1917. II. 136.

Le cas d'anormalité considéré comme un événement distinct au cas de force majeure et du cas fortuit, doit avoir un caractère propre distinct qui lui permette de s'individualiser. On peut considérer comme un pareil caractère le fait de se trouver dans une situation exceptionnelle, non pas par rapport à la fréquence ou à l'étendue de l'obstacle mais quant au degré d'efficacité des moyens, dont le débiteur dispose pour essayer de le conjurer.

Ces moyens existent normalement et c'est ce qui distingue le cas de force majeure.

Mais supposons qu'on ne peut, par suite d'une difficulté passagère, diminuant l'efficacité de ces moyens, empêcher que l'événement nuisible se produise.

Tel serait par exemple le cas, où les moyens de défense du débiteur seraient désorganisés par une nécessité impérieuse comme un état de grève, ou un état de guerre.

Il nous semble que dans ce cas il y a anormalité. La force moyenne et le cas fortuit sont des événements étrangers à la volonté, qu'on ne peut ni empêcher, ni prévoir tandis que l'anormalité est un événement qui se produit simplement par l'inefficacité des moyens qui habituellement assurent une exécution normale, mais qui, momentanément, sont tenus en écho par un fait résultant d'une situation générale. Certes la force majeure se mesure elle-même à la grandeur des moyens à la disposition du débiteur.

Mais dans notre cas d'anormalité, l'obstacle n'est pas un fait extérieur et ne se mesure pas aux propres forces du débiteur, mais prend naissance justement dans l'inefficacité temporaire de ces forces de défense.

Il faut aussi une seconde condition : cette désorganisation passagère des moyens d'assurer l'exécution normale de la promesse, doit être une résultante d'un ensemble de circonstances générales, sur lesquelles le débiteur n'a aucune influence et qui, individuellement, sont mal déterminées. La force majeure et le cas fortuit peuvent être précisés ; dans le cas que nous envisageons, il existe une situation extérieure générale anormale.

La Cour de cassation le dit d'ailleurs dans l'arrêt précité dans des termes précis « l'accident est le résultat d'un ensemble de circonstances extérieures dont la compagnie n'est pas responsable ».

La construction par la Cour suprême de cette notion d'anormalité correspond à une technique qui, inspirée par l'équité, il nous semble, a pour but d'exonérer le débiteur dans certains cas résultant d'un état de guerre, la guerre par elle-même, n'étant pas, d'après la jurisprudence, un cas de force majeure. En équité nous admettrons cette solution mais nous aurions encore aimé que la Cour suprême donnât des arguments juridiques à sa formule.

La faute du débiteur se détermine d'après les circonstances, par exemple même si l'on a prévu l'événement mais on a été empêché de le conjurer car

on ignorait sur quel point précis il se produira (1).

Le voiturier est responsable du mauvais état de ses voies, du défaut d'entretien et même du vice du matériel qu'il emploie. On ne peut considérer le vice du matériel comme un cas fortuit ou de force majeure.

Un système l'admettait mais il est actuellement abandonné (2). On a proposé d'assimiler les vices du matériel roulant à un cas de force majeure si certaines conditions se trouvent réunies, par exemple si on détermine la bonne origine de ce matériel, si les règles d'art ont été respectées, si l'on a entretenu en bon état (3).

Donc, si un accident se produit causé par un vice de l'outillage de transport, on présume la faute du voiturier mais il se peut qu'en éliminant avec les données ci-dessus mentionnées la faute de celui-ci, le voiturier soit déchargé de toute responsabilité.

Nous rejettons cette conception qui n'est pas scientifique, justement parce que les conditions propices ne sont pas un nombre limité.

Les vices du matériel ne sont pas des faits imprévus mais des possibilités qui, avec plus de diligence, auraient pu être découvertes à temps et dénoncées au fabricant.

Le voyageur ne doit supporter les conséquences

1. Req., 19 fév. 1924. D. hébd., 1924, p. 186.

2. Palaa, *Dictionnaire de chemin de fer*.

3. Bédarride, *Des chemins de fer*, 2^e Sentenac, *op. cit.*, p. 167.

dommageables de ces négligences qui constituent en somme une faute du voiturier (1).

§ 3. — Les accidents causés par la faute d'un tiers

Produisent les mêmes effets que le cas fortuit ou la force majeure les faits des tiers qui empêchent l'exécution du contrat de transport, par exemple l'accident arrivé par suite de la collision d'un autobus avec un camion, alors qu'il est établi que le conducteur de l'autobus n'a commis aucune faute et que l'accident est dû entièrement au fait du conducteur du camion (2).

La jurisprudence avait, à un moment donné, décidé que le voiturier serait responsable, même dans ce cas, sauf recours contre le tiers fautif (3).

Fort heureusement la Cour de Paris rejetta cette jurisprudence locale (4). C'est au transporteur qu'il incombe de prouver cette faute du tiers (5) et l'absence de toute faute de sa part (6).

1. Roger, I, 371.

Paris, 27 nov. 1866. S. 18.67. II. 320. Trib. Seine, 18 mars 1913.

La Loi, 27 mars 1913 et Trib. Seine (7^e ch.). 12 nov. 1913. *Gaz. Trib.*, 6 déc. 1913. Paris. 22 déc. 1917. *B. a.*, 1919. II. 1. 1917.

2. Paris, 22 déc. 1917. *B. a.*, 1919. II. 77. Paris, 4 mai 1918. *Rec. pér. assurances*, 1918, p. 389. Paris, 16 avril 1921. *B. a.*, 1922. II. 149. Cass., 25 juillet 1922. *J. Palais*, 1922. 1.324.

3. Trib. comm. Seine, 19 avril 1890, 8 août 1891, 11 juin 1893, *J. Palais*, 1896. II. 225.

4. Paris, 13 avril 1892, note Changrin. *J. Palais*, 1896. II. 225.

5. Cass., 25 juillet 1922. *B. a.*, 1922. II. 148.

6. Trib. Seine, 26 janv. 1915. *B. a.*, 1916. II. 231.

Cass. 28 juin, 1916. *B. a.*, 1916. II. 233.

Tout ceci s'harmonise avec les principes généraux du Droit. Un débiteur ne peut répondre des faits d'un tiers que dans ces diverses hypothèses :

1° Ou bien le débiteur s'est engagé formellement à garantir le créancier du fait du tiers et dans ce cas sa responsabilité découle de cet engagement personnel ;

2° Le débiteur peut avoir pris à sa charge les cas fortuits ; il répondra des faits du tiers ;

3° Il se peut enfin que le débiteur lui-même, par sa faute personnel ait déterminé ou bien facilité la faute du tiers (1). Mais les deux premières hypothèses doivent être écartées car elles sont étrangères en fait au contrat de transport.

Si le voiturier démontre qu'il n'y a non plus aucune faute à sa charge le fait du tiers sera assimilé à un cas fortuit ou de force majeure c'est-à-dire exclusif de toute volonté du voiturier.

La victime ne peut alléguer que le voiturier aurait dû appeler en garantie ce tiers. Entre celui-ci et le transporteur il n'y a aucun lieu de droit, l'un est étranger à l'autre. Ainsi a jugé la Cour de Paris (2). Donc ni dans ce cas il ne peut y avoir faute de voiturier et partant responsable. Mais si le transporteur tout en prouvant que le tiers est en faute ne parvient pas à démontrer qu'il n'y a aucune faute de sa part, il y aura faute commune et pour les dommages

1. Becqué, *Responsabilité pour fait d'un tiers* (*Revue Trim. Dr. civ.* 1914, p. 261).

2. 22 fév. 1918. *Rec. pér. assurances*, 1919, p. 136.

intérêts à payer à la victime, solidarité entre les auteurs fautifs (1) quoique l'un contractuellement et l'autre délictuellement (2). Seulement le voiturier pourra se retourner contre le tiers demandant une réparation pour le dommage qu'il a lui-même subi (3).

Quel sera l'étendue de ce recours ? La Cour de cassation a admis (4) qu'on peut proportionner la responsabilité à la gravité des fautes. Mais le juge pourra-t-il aller plus loin et dire que l'une des fautes étant très grave l'autre très légère le voiturier sera exonéré dans ses rapports avec les tiers ou inversement il n'aurait aucun recours ?

Le Conseil d'Etat (5) a admis la possibilité d'un recours pour le tout. Mais nous croyons que cette solution ne saurait être acceptée car elle fait bon marché du fait qu'il y a eu faute de chacune des parties. Il faut donc les sanctionner toutes.

D'autre part dans la matière que nous étudions la faute du voiturier peut n'avoir été grave que parce qu'elle avait été provoquée par une faute très légère du tiers.

Celle-ci considérée légère quant au degré d'impu-

1. Demogue, IV, n° 769, p. 477.

2. Nancy, 4 avril 1906. S. 1906. 2. 241 ; Paris, 24 nov. 1904. S. 1905. 2. 284 ; Trib. comm. Cambrai, 13 janv. 1920. *Gaz. Pal.*, 1920. 1. 243 (jurisprudence citée Demogue, IV, p. 477).

3. Demogue, *op. cit.*, n° 783.

4. Paris, 11 mars 1913. *Gaz. Trib.*, 1913, 1 sem. 2. 366 ; Civ., 22 fév. 1913, *Gaz. Pal.*, 1913. 1. 519 et jurisprudence citée Demogue, *op. cit.*, *id.*, note 3.

5. Cité par Demogue, t. IV, n° 783.

tabilité de son auteur peut être déterminante des conséquences indirectes fertiles en dommages.

Enfin quel rapport de droit peut exister entre le voiturier fautif contractuellement et ce tiers fautif délictuellement ?

Ils sont les coauteurs d'une faute commune vis-à-vis du voyageur victime. Mais se forme-t-il entre ces personnes, un rapport de droit autre que celui résultant d'un délit civil ?

Le recours du voiturier contre ce tiers ne doit donc s'apprécier qu'en tenant compte de la faute contractuelle, qu'a pu commettre le voiturier vis-à-vis de son créancier le voyageur.

Cette action se mesure uniquement sur la faute délictuelle du tiers.

Il nous reste dans le même ordre d'idées à dire un mot sur la question de la bonne foi du voiturier, jouant le rôle d'une cause d'exonération de sa propre responsabilité.

La bonne foi de l'auteur d'un fait illicite peut atténuer ou même exclure sa responsabilité délictuelle.

La loi peut dire par exemple que celui qui a été de bonne foi qu'il ait commis ou non une faute ne sera pas obligé d'indemniser. Ainsi le possesseur de bonne foi qui a perçu les fruits ou bien a détérioré l'immeuble qu'il détenait ne devra pas payer une indemnité (1).

1. Demogue III, n° 267. Demolombe XXXI, n° 471. Sourdat I, n° 441.

De même il peut se présenter des hypothèses où l'on en fait découler une responsabilité que d'un dol ou d'une faute lourde ; ici évidemment la bonne foi excluerait la responsabilité (2). En est-il de même en ce qui concerne la responsabilité contractuelle d'un débiteur ?

L'article 1147 du Code civil, laisse entendre que le débiteur est condamné aux dommages-intérêts. lorsque l'inexécution lui est imputable, quand même il serait de bonne foi. Et ceci s'explique par le fait que le débiteur ne promet pas simplement sa bonne foi (3), mais encore une exécution possible sauf le cas où celle-ci a été empêchée par une cause étrangère à sa volonté.

Mais pour atténuer cette rigueur du droit, la loi, lui tiendra compte de cette bonne foi lors de la détermination des dommages intérêts.

En effet, l'article 1150 du Code civil, porte « le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécuté » règle qui d'ailleurs a été empruntée à Pothier. Celui-ci suppose que le débiteur n'ait pas accompli ses promesses tout en n'ayant commis aucun dol, soit par exemple en s'engageant témérement à telle chose.

Quels dommages devront être réparés ? Les dommages prévus « ordinairement dit Pothier (*Des*

1. Demogue, *id.*

2. Laurent. XVI, n° 256.

Obligations,¹ n° 161) les parties sont censées n'avoir prévu que les dommages intérêts que le créancier par l'inexécution de son obligation pourrait souffrir par rapport à la chose même qui a été l'objet et non ceux que l'inexécution de son obligation lui occasionne d'ailleurs dans ses autres biens.

« C'est pourquoi dans ce cas le débiteur n'est pas tenu de ceux-ci mais seulement de ceux soufferts par rapport à la chose qui a fait l'objet de l'obligation »,

On a appelé ces derniers dommages, des dommages intrinsèques par différence des premiers, extrinsèques.

Le débiteur de bonne foi ne serait tenu responsable que pour les dommages intrinsèques causés par l'inexécution de son obligation (1).

Maintenant demandons-nous en serait-il de même du voiturier ?

Si le voyageur est victime d'un accident de transport s'il est lésé dans sa vie on ne pourra plus faire jouer la distinction entre les dommages intrinsèques et extrinsèques.

En payant une indemnité pour diminution ou perte de la vie du voyageur le voiturier paie toujours pour les conséquences matérielles et morales qui en résultent, conséquences qui se répercutent évidemment dans tout le patrimoine de la victime.

1. Laurent XVI, p. 345 et s. Aubry Rau IV, 5^e éd., p. 172 et note 4^{ter}.

Bruxelles, 22 juillet 1829. S. 31. 2.63.

Civ., 3 mars 1897. S. 1897.I.411. D. 98.I.118.

Mais s'il n'y a plus là possibilité d'une distinction des dommages nous croyons du moins que le débiteur devra supporter une responsabilité diminuée ; le juge devra le condamner à une réparation qui ne soit pas de la même grandeur que si le voiturier ayant inexécuté ses obligations était par surcroît de mauvaise foi.

Il y a de sa part une faute plus légère qui évidemment ne doit pouvoir engendrer une réparation de la même étendue que celle provoquée par une faute lourde.

Mais le débiteur même de bonne foi demeurera responsable contractuellement.

Une dernière hypothèse peut se présenter où le voiturier invoquera une exonération de sa responsabilité : c'est le cas où il s'est affranchi des conséquences pécuniaires de ses fautes, en stipulant en sa faveur une clause d'irresponsabilité.

§ 4. — Les clauses d'irresponsabilité (1)

Si les obligations découlant d'un contrat ne sont pas exécutées, le débiteur en est responsable, sauf toutefois s'il n'a pas été déchargé de cette responsabilité par une clause expresse d'irresponsabilité. Cela est juridique, car de même qu'un accord de volontés est libre de déterminer une responsabilité, ces volontés privées peuvent, en s'entendant, atténuer

1. V. Demogue, *op. cit.*, t. V, n° 1164 et s. ; Bouteaud, *Des clauses de responsabilité et de l'assurance de la responsabilité*.

nuer les conséquences de cette responsabilité ou même les supprimer.

Il n'est question dans tout ceci que de la responsabilité contractuelle. Il en serait autrement pour celle qui trouvant sa source dans le principe inscrit dans les articles 1382, etc. du Code civil est légale, d'ordre public, donc intangible par les simples accords volontaires.

Appliquera-t-on ces principes classiques dans notre matière ?

Remarquons qu'ici la question est plus délicate, car il s'agit de la vie des personnes donc d'une situation intéressant l'ordre public.

« La sécurité des personnes est d'ordre public : on ne saurait permettre qu'un individu compromette la vie ou la santé d'un autre et à plus forte raison de plusieurs fût-ce par une faute légère sans en subir les conséquences. Cette sévérité qu'exige à la fois l'humanité et la morale se justifie tout aussi bien entre personnes liées par un contrat qu'entre personnes étrangères l'une à l'autre (1). »

Il s'agit donc dans notre cas de combiner l'article 1134 du Code civil portant que les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, avec l'article 6 du Code civil qui mentionne qu'on ne peut déroger par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs.

1. Planiol, *Revue critique*, 1888, p. 285.

Dans une première opinion, on repose toute efficacité aux clauses exclusives ou limitatives de la responsabilité pour inexécution d'un contrat de transport.

On ne peut s'exonérer, même en ce qui concerne sa faute légère, si celle-ci a porté atteinte à la vie d'une personne transportée. Ce manquement à la règle de respecter la vie d'autrui est d'ordre public et ne peut être permis par les contrats les plus explicites.

Le consentement de la future victime ne peut en rien autoriser lui-même qu'un véritable attentat demeure impuni.

Une clause, qui exonérerait le voiturier pour un accident causé à l'occasion d'un transport, est nulle et de nul effet (1).

Mais il s'agit, dans notre opinion, de savoir si une clause du contrat obligeant de transporter sans dommages est d'ordre public, ou non?

Dans le premier cas, les volontés des contractants ne peuvent plus s'en saisir, la discuter, l'enserrer dans la convention si bon leur semble. Elle s'impose au contraire à ces volontés privées car elle est une application du principe légal « *neminem lædere* » et comme telle la loi contractuelle ne peut l'engendrer.

Mais si cette obligation était légale, l'article 1382

1. Sainctelette, *op. cit.*, p. 103 et 169 ; Labbé, note S. 1885.1. 409 ; Chauveau, note P. 1890.2.120 ; Aubry-Rau, 5^e édit., V^e, *Du louage*, § 373. Trib. Seine, 18 déc. 1922. *Gaz. Pal.*, 1922.2. 745.

du Code civil aurait été la sanction la mieux appropriée. Pourquoi donc recourir dans cette explication au principe de la responsabilité contractuelle.

Celle-ci ne peut sanctionner qu'une obligation contractuelle donc soumise aux volontés privées, donc modifiable au gré de ces volontés.

D'ailleurs il nous semble que l'on confond la licéité de la faute, qui dans notre matière est tout aussi bien légale que conventionnelle, avec la nature de la sanction qu'elle comporte (1).

C'est seulement de la force de cette sanction qu'il s'agit. Du moment qu'elle est conventionnelle elle doit évidemment pouvoir être déformable, modifiable par le concours des parties contractantes. Ce que la volonté peut créer, elle peut défaire.

M. Demogue a donné, en outre, une raison pratique, en faveur de l'admission des clauses de non responsabilité même visant la vie et l'intégrité corporelle des personnes (2).

Ces clauses ne s'appliqueront que pour les fautes légères, le juge pouvant donner une très large portée à la notion de la faute lourde, pour laquelle on s'accorde à admettre qu'une clause élisive de responsabilité ne pourrait exister (3).

Il en serait d'ailleurs de même au cas de dol (4).

1. Baudry-Wahl, t. II, 3^e éd., 3623.

2. Demogue, V, 1198, p. 470.

3. Saïgon, 15 avril 1910. *Rev. Dr. maritime*, XXVI, p. 51; Alger 20 janvier 1892. D. 92. 2.564; Daujon, *Dr. Marit.*, III, p. 307, Demogue, V, 1198.

4. V. Cass. crim., 29 juin 1827. S. chr. et Demogue, *id.*

Mais quand un délit pénal existe faut-il considérer la clause de non responsabilité illicite ? Cela reviendrait à lui supprimer presque toujours son effet car les articles 319 et 320 du Code pénal ont une large portée, régissant même la faute légère.

M. Demogue propose de faire admettre même ici la valabilité de la clause d'irresponsabilité, justement parce que, s'agissant d'une loi pénale, on ne pourrait craindre aucun relâchement de vigilance de la part du débiteur (1).

Il faut donc admettre la valabilité des clauses de non responsabilité, dans le contrat de transport de personnes, sauf pour la faute lourde et le dol.

Un système ingénieux a été proposé par M. Boutaud. Cet auteur distingue entre la faute intentionnelle et la faute non intentionnelle (2).

Les clauses de responsabilité ne pourraient régir que ces dernières ; pour les fautes commises avec intention, point de non responsabilité. On ne peut pas disposer de la vie, la remettre dans les mains d'un tiers et autoriser celui-ci à lui porter atteinte.

La jurisprudence y voit un crime (3).

Mais lorsqu'il s'agit des clauses d'irresponsabilité pour fautes non intentionnelles je ne dis point au tiers « faites de ma vie ce que vous voudrez ».

Je m'engage simplement à ne pas lui réclamer une

1. Demogue, *id.*

2. Boutaud, *Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de responsabilité*, p. 330.

3. Cass., 23 juin 1838. S. 1838. 1, 625; Garraud, *Traité Dr. pén.*, IV, n° 313.

indemnité si, quoiqu'il avait pris toutes ses précautions, il commet une faute que l'on pourrait dénommer, inhérente à la nature humaine.

Mais nous nous demandons si cette distinction apporte une solution vraiment neuve au problème : quand il y a faute intentionnelle il s'agit d'une faute lourde.

Or dans cette hypothèse nous savons que la jurisprudence repose, à juste titre, tout effet aux clauses de non responsabilité.

M. Lyon-Caen refuse d'admettre la valabilité des clauses d'irresponsabilité dans le transport de personnes, depuis la loi Rabier de 1905 qui interdit l'irresponsabilité contractuelle dans le transport de marchandises.

Quoique cette disposition ne mentionne que les marchandises par identité de raison ou même *a fortiori*, la même solution doit être admise dans le transport de personnes (1).

Mais cette proposition ne saurait être accueillie, le texte étant formel et de caractère exceptionnel, donc d'interprétation stricte.

D'ailleurs, la jurisprudence a jugé que la loi de 1905 venant compléter l'article 103 du Code de commerce à une portée restreinte elle ne régit que le contrat de transport de marchandises (2).

1. Lyon-Caen-Renault, 6^e éd., t. III, n^o 715.

2. Trib. comm. Seine, 17 août 1906, *Le Droit*, 3 août 1906 ; Trib. comm. de Gournay-en-Bray, 3 mai 1907 et Caen, 5 juin 1907. S. 1908.2.125 ; Toulouse, 8 avril 1908. S. 190.2.144.

La grande majorité de la Doctrine s'en tient à un système intermédiaire. Les clauses d'irresponsabilité auraient un effet restreint ; elles renversent simplement la charge de la preuve car, fait-on observer, les conventions sur la preuve ne sont pas d'ordre public.

Donc si une telle clause est insérée dans le contrat de transport, c'est au voyageur qu'il incombe d'établir la faute du voiturier.

Cette idée s'explique aussi par la suppression de la responsabilité contractuelle et l'apparition au deuxième plan de la responsabilité quasi-délictuelle.

Si la première peut être écartée conventionnellement, la responsabilité délictuelle, étant légale, continue à produire ses effets (1). M. Demogue propose de dire qu'ici le juge protège simplement le public (4). Les tribunaux ont eu rarement l'occasion de se prononcer dans cette question dans le contrat de transport de personnes, et nous relevons peu d'arrêts dans cette matière ; ils réalisent pourtant, à adopter cette dernière interprétation, des clauses d'irresponsabilité (2).

Nous nous permettons d'y ajouter, que l'obligation du voiturier de transporter le voyageur sain et sauf trouve sa source du même coup dans la manifestation de volonté tacite des parties que dans le

1. Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 2004.

2. Demogue, V, 1196, p. 468.

3. Rapproch. : Trib. comm. Seine, 18 juin 1898. *Le Droit*, 22 juillet 1898. Montpellier (3 ch.) 21 déc. 1912. *Mon. Midi*, 12 janv. 1913.

154 LA PORTÉE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

principe de nécessité sociale, juridiquement sanctionné : *nemimen lacdere*.

A ce titre, la responsabilité qui grève le voiturier est en même temps contractuelle que légale, délictuelle. Si la première peut-être écartée licitement par une clause expresse, la responsabilité délictuelle continuera à produire ses effets.

La convention d'irresponsabilité aura donc en somme une portée restreinte : elle déplacera le fardeau de la preuve (1). Mais nous remarquerons que la clause d'exonération n'a cet effet parce que les conventions sur la preuve sont licites en général, mais bien parce que les clauses d'irresponsabilité contractuelles sont licites pour les fautes légères.

Seule la responsabilité légale de l'article 1382 du Code civil continuera à sanctionner la conduite du voiturier et à faire valoir son effet légal et d'ordre public.

En ce qui concerne les clauses simplement limitatives de la responsabilité, on a décidé qu'elles sont pleinement valables. Dans ce cas le voiturier ne cherche pas à se décharger de sa faute, mais uniquement réduire la créance que la victime pourrait prétendre.

Il en serait autrement si ces clauses limitatives servent à déguiser la suppression même de la respon-

1. Wahl, *Précis théorique et pratique de droit commercial*, n° 1295.

sabilité, en réduisant par exemple l'indemnité à une somme dérisoire et purement théorique (1).

En matière de transport maritime, la jurisprudence admet que l'armateur ne répond pas des faits du capitaine ou de l'équipage. On explique cette négligence-clause qui coupe les liens de préposition de l'armateur et de l'équipage, par des raisons propres au droit maritime.

Le capitaine éloigné de l'armateur échappe à la surveillance matérielle de celui-ci (2).

Ces diverses clauses d'irresponsabilité sont inscrites sur le billet ou sur le livret auquel le billet renvoie.

Le voyageur est censé les avoir acceptées par l'acceptation du billet (3).

En ce qui concerne les clauses de non responsabilité dans la navigation aérienne, un projet de loi sur la navigation aérienne a été adopté par le Parlement (4), et est devenu la loi du 31 mai 1924. Cette loi prévoit dans l'article 42 que le transporteur aérien peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe pour les risques de l'air et fautes commises par toute personne

1. Baudry-Wahl, *op. cit.*, II, 931.

Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 2005.

2. Paris, 4 mars 1909; *Rev. int. dr. mar.*, XXV, 319; Saïgon, 15 avril 1910. *Id.*, XXVI, 51; Cass. req., 18 juin 1918. *Rev. int. dr. mar.*, XXXI, 173; Ripert, *op. cit.*, II, 846; Baudry-Wahl, *op. cit.*, t. II, 3^e éd., n° 3625.

3. Cass., 22 janv. 1884. D. 84 I. 121; Cass., 11 fév. 1908. D. 1908. I. 214.

4. *Journ. off. Déb. parl. Chambre*, p. 2071 et *Rev. trim. dr. civ.*, 1924, fasc. I, note parl. n° 71, p. 225 et *id.*, fasc. II, n° 50, p. 458.

employée à bord à la conduite de l'appareil, ceci sous la condition, que l'aéronef ait été en bon état de navigabilité et le personnel muni des brevets et certificats spéciaux de l'administration.

CHAPITRE V

LE DOMMAGE

Il ne suffit pas qu'il y ait simplement inexécution des obligations assumées par le voiturier ; une fois l'accident survenu, le voyageur doit encore éprouver un dommage.

Normalement on détermine ce dommage en tenant compte de divers éléments d'appréciation, par exemple :

- a)* Les dépens occasionnés par la maladie ;
- b)* Les souffrances physiques ou morales de la victime ;
- c)* L'incapacité temporaire de travail ou les infirmités permanentes ;
- d)* Les pertes causées par le renoncement à une profession ou par l'inaptitude à toute profession.

Si on alloue une indemnité aux héritiers de la victime on tiendra compte du préjudice moral ou matériel dont ils ont souffert par suite de la disparition de leur parent.

§ 1. — Des conditions requises pour son existence

Le dommage doit être réparable, c'est-à-dire engendrer l'obligation du paiement d'une indemnité qui sera versée à la victime, par l'auteur responsable.

S'agissant d'une lésion causée par l'inexécution d'un contrat, deux conditions sont requises d'après les textes du Code civil.

1^o Le dommage doit avoir pu être prévu par le débiteur fautif ;

2^o Le dommage doit être dans un rapport de causalité directe avec la faute qui l'a provoqué.

1^o Dans le système de la responsabilité contractuelle du voiturier, il est délicat de savoir quel est le montant de l'indemnité due.

Dans le cas d'inexécution d'un contrat, l'allocation des dommages-intérêts est régie par l'art. 1150 du Code civil, lequel sanctionne juridiquement les seuls dommages prévus ou que l'on a pu prévoir sauf dans le cas de dol.

Or, l'on a remarqué il y a impossibilité (1) pour le voiturier de reconnaître pratiquement dans la foule à transporter les voyageurs plus fortunés ou ceux occupant des positions sociales plus intéressantes

1. Cela ne s'applique point pour le voiturier privé qui, lui, connaît la personne avec laquelle il a contracté.

auxquels il leur devra, de ce fait, une indemnité supérieure à celle due à la moyenne des voyageurs.

L'entrepreneur de transport ne peut habituellement connaître la qualité des voyageurs qu'il transporte, donc ni les indemnités variées à leur allouer en cas d'accident de transport.

La seule réparation qui a pu faire objet de ses prévisions normales ne peut être qu'une indemnité uniforme pour tous les accidents.

D'ailleurs, seule cette estimation objective est équitable, car la sûreté des personnes, à la différence de la sûreté des choses, ne se gradue pas.

N'est-il pas injuste qu'un voyageur, par le seul fait qu'il soit riche, acquière contre le voiturier responsable une créance de réparation plus forte qu'un voyageur pauvre, qui a pu d'ailleurs payer le même prix de transport que le riche (1).

Il ne doit paraître étrange qu'on alloue aux victimes d'un accident des indemnités suivant un tarif uniforme, qu'on a appelé en dérision, tarif d'amputation.

L'Etat n'alloue-t-il pas à ses fonctionnaires des pensions tarifiées suivant le grade ou le service ? Ce tarif de réparation serait donc en somme un tarif légal.

D'ailleurs M. Saintelette (2) qui a été le promoteur

1. Jacqmin, *Des obligations et de la responsabilité des compagnies de chemin de fer*, p. 165.

2. Saintelette, p. 103 et s. Le Jeune, thèse Paris. *De la responsabilité résultant du contrat de transport*, p. 92.

de cette thèse déclare que si l'on veut que le voyageurs soit indemnisé complètement rien n'empêche de le faire signer une police d'assurance, en même temps qu'on lui rend le droit au transport.

A cela on a opposé une autre conception : on a prétendu qu'il ne s'agit d'une obligation uniforme qu'en ce qui concerne la promesse de transporter sain et sauf.

Quant à la réparation elle se gradue suivant les cas, car elle dépend uniquement du préjudice individuel qui, évidemment ne saurait être le même (1).

Le voiturier ne peut-il pas connaître la qualité des personnes à transporter ?

Mais le petit voiturier connaît, lui, très bien le voyageur qu'il se charge de transporter autour de sa petite ville (2), les grandes entreprises sont à même de savoir si elles transportent des voyageurs intéressants, parce que les plus considérables, tels que les hommes d'Etat, les personnalités éminentes qui leur demandent le service.

Supposons enfin que le voiturier ne pourrait rien savoir, rien prévoir, la même solution doit encore prévaloir car si le voiturier n'a pu individualiser les personnes transportées il a du moins pu connaître qu'il y avait dans le public voyageur, une inégalité des conditions sociales et il a pu, de ce fait, supposer que le dommage variera avec les personnes.

1. Baudry-Wahl. II, 921.

2. Josserand, n° 903.

Il faut donc introduire pour l'évaluation du dommage un critérium subjectif (1), éviter de faire une application *ad literam* de l'article 1150 du Code civil et admettre une indemnité variable avec la personne qui la réclame.

M. Demogue (2) est d'avis qu'il faut se prononcer soit pour une indemnité tarifée, soit pour une indemnité égale au préjudice, pour la raison que l'on ne saurait appliquer la règle de l'article 1150 du Code civil aux contrats d'adhésion forme que tendent à emprunter les contrats de transport.

Nous acceptons la solution suivant laquelle l'indemnité allouée doit varier suivant la personne accidentée.

Il serait, en effet, paradoxal de soutenir que le voiturier doit payer une indemnité inégale, justement parce qu'il a pu prévoir qu'il transportera des personnes de conditions sociales différentes. Cette prévision renferme une incertitude absolue sur le montant du dommage dans chaque espèce. Dans le cas de l'affirmative pourquoi la règle de l'article 1140 du Code civil aurait-elle été inscrite dans le Code ?

Tout ce que le voiturier a pu prévoir c'est la cause pour laquelle l'indemnité ne peut être uniforme, à savoir que les voyageurs sont de différentes classes sociales et représentant des intérêts qui pécuniairement n'ont pas la même valeur.

1. Lyon-Caen-Renault, *Traité*, t. III, 4^e éd., p. 616; Josserand, p. 801; Baudry-Wahl, II, n° 921; Roger, I, n° 382.

2. Demogue, *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1914, p. 811.

Et s'il a pu par hasard, calculer cette indemnité, il est arrivé à la conclusion qu'il doit une indemnité normale. Mais ce critérium de normalité est plutôt un critérium objectif.

Si en fait, les tribunaux font varier le montant de l'indemnité pour chacun des voyageurs blessés, en tenant compte de ces éléments subjectifs. c'est, il nous semble, parce qu'on écarte le principe inscrit dans l'article 1157 du Code civil, ou bien on le déforme en l'appliquant (1). On peut envisager cet article comme comportant une règle qui sert à déterminer le taux du dommage d'ordre pécuniaire, pour atteinte portée à un patrimoine, par suite de l'inexécution d'une obligation qui intéressait ce patrimoine.

Dans cette première explication, on ne peut soutenir que l'allocation d'une indemnité à la victime, répare le dommage causé. La vie des personnes, est au moins en ce qui concerne les conséquences pécuniaires, une possibilité permanente d'enrichissement. Cette possibilité de rendement ne peut être fixée dans le cadre d'un calcul, même approximatif. Par l'indemnité on ne peut que chercher à compenser la souffrance causée par la satisfaction d'une réparation, la seule que comporte l'état actuel du Droit et atténuer dans une certaine mesure les conséquences fâcheuses.

Cette indemnité emprunte un caractère de varia-

1. *Contrà Trib. civ. Seine*, 12 nov. 1913. *Gaz. Trib.*, 1913.2.341.

bilité justement parce qu'il s'agit de proportionner cette compensation le plus équitablement possible au dommage subi.

Donc le voiturier n'a rien pu prévoir car il s'agit des intérêts subjectifs, donc insondables au premier abord.

L'article 1150 du Code civil, dans cette conception, la précision du taux des dommages-intérêts, ne peut avoir aucune application dans notre matière.

On peut, dans une deuxième explication, concevoir cet article comme contenant le principe d'une prévision portant seulement sur la cause du dommage (1).

Cette doctrine nouvelle a été présentée par Colmet de Santerre.

Dans ce cas, cet article trouverait une application.

Mais remarquons que l'article 1150 du Code civil a un sens plus juridique dans la première conception que dans la seconde comme le remarquent si justement MM. Aubry et Rau (2).

Envisageant les dommages-intérêts, cet article se réfère à une définition donnée par un article précédent, lequel s'occupe de la perte subie et du gain manqué c'est-à-dire du taux du dommage.

Donc l'article 1150 du Code civil ne peut que développer la même suite d'idées et comprendre, sous

1. Colmet de Santerre, V, 66 *bis*, III et IV s. ; Demolombe, XXIV, 590-595 ; Huc, VII, 148 ; Laurent, XVI, 289-293. Baudry-Barde, I, 486.

2. Aubry-Rau, 5^e éd., t. IV, p. 171, note 4.

l'appellation des dommages prévus, le taux du dommage réalisé.

Admettre le contraire et remplacer l'idée de quotité, par l'idée de causalité du dommage, c'est en réalité lire cet article comme s'il portait « le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts dont la cause a été prévue ou a pu l'être ».

Pourquoi cet article, s'il devait contenir cette idée, se serait exprimé d'une autre manière ?

Nous ajouterons que dans cette explication donnée la disposition de l'article 1150 du Code civil nous paraît être tout au moins inutile.

La cause du dommage a dû toujours être connue *à fortiori* par le débiteur lequel a déterminé seul par son propre acte l'inexécution du dommage.

C'est en somme dans sa volonté d'inexécution, donc dans sa faute que nous trouvons l'explication du dommage.

Quel rôle aurait donc l'article 1150 du Code civil ? Déterminer la règle suivant laquelle seul le dommage, causé par la faute du débiteur, emporte une réparation juridique ?

Point n'était-il besoin de le dire en présence de l'article 1151 du Code civil qui exige qu'un lien direct existe entre ce dommage et cette faute.

Cet article envisage donc le taux des dommages-intérêts et s'incorpore dans les diverses règles, inscrites dans le code pour aider le juge dans son évaluation du montant de la réparation à allouer.

Nous nous en tiendrons donc à la première

interprétation donnée de l'article 1150 du Code civil, c'est-à-dire celle qui envisage cet article non en tant que comportant une règle de prévision quant à la cause du dommage, mais bien comme renfermant une règle de prévision portant sur le *taux* du dommage lui-même.

Mais nous ajouterons que dans cette dernière explication cette règle de prévision ne saurait avoir aucune application dans notre matière.

La Cour de Paris a jugé récemment que le voiturier doit formuler une prévision même négative (1). Si on veut bien regarder le fond des choses, cela revient en somme à déclarer qu'aucune prévision n'est possible.

L'appréciation de la réparation, due à une personne pour atteinte à la vie réclame des éléments subjectifs, hors de la portée d'une prévision.

Peut-on admettre, d'autre part, la tarification des indemnités suivant le prix payé par le transport ?

Aucune analogie n'est permise avec la règle inscrite dans la loi du 9 avril 1898.

Là on tient compte, du taux du salaire pour le calcul du taux de l'indemnité : ceci est possible, car le salaire est justement un des plus sûrs critères pour établir la valeur pécuniaire productive de la victime, donc des conséquences dommageables de l'accident.

Mais dans le contrat de transport, le prix n'est ni

1. Paris, 9 déc. 1921. *Gaz. Pal.*, 1922, 686 et Demogue, *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1922, p. 663.

un indice de la valeur des voyageurs, ni une police d'assurance variant suivant les primes ou les classes.

Il est certain qu'en absence d'une tarification légale, comme dans ces termes, une tarification conventionnelle peut y suppléer.

Cette promesse d'une égalité de traitement n'est qu'une clause diminutive de la responsabilité, clause lieite.

D'autre part, les contrats de transport, tendant à devenir uniquement des contrats d'adhésion il est juste, qu'à l'offre permanente et impersonnelle de transporter, corresponde au cas d'inexécution de cette promesse, une responsabilité contractuelle également impersonnelle, c'est-à-dire objective. On tiendra compte moins de l'état actuel de la personne accidentée, que de la réparation de la conséquence d'une faute contractuelle du voiturier identique par rapport à tous les voyageurs.

2^o Il faut en second lieu que le dommage causé soit une conséquence directe de l'inexécution du contrat.

L'article 1151 du Code civil porte « dans le cas même où l'inexécution d'une convention résulte du dol du débiteur, les dommages-intérêts, doivent comprendre à l'égard de la perte éprouvée du créancier et du gain dont il été privé ce qui est une suite immédiate et directe de la convention ».

Le débiteur ne répond pas que du dommage indirect. Il en est d'ailleurs de même pour un délit civil, quoique l'article 1382 du Code civil prévoit une

réparation intégrale, parce qu'il n'emploie aucun terme restrictif.

Les tribunaux écartent, en fait, les dommages indirects. Divers arrêts parlent en effet de causalité directe, de relation directe (1).

Il n'y a donc aucune différence, à ce point de vue entre les principes de la responsabilité contractuelle et délictuelle (2).

En ce qui concerne particulièrement le contrat de transport de personnes, la jurisprudence a eu l'occasion de se prononcer plusieurs fois sur le rapport de causalité directe de la faute et du dommage.

Ainsi il a été jugé que si un voyageur blessé dans un accident de chemin de fer est atteint d'une névrose traumatique, lorsqu'un accident subi antérieurement par cette personne a contribué en partie à l'état actuel de la victime, le voiturier fautif ne répond que des suites directes et immédiates de l'accident.

On doit donc tenir compte pour sa décharge des blessures antérieures (3).

De même, on a refusé d'allouer des dommages-intérêts, pour la mort d'un enfant en allaitement si par suite de l'émotion produite par l'accident la

1. Civ., 20 janv. 1880. D. 80. I. 382.

Req., 1^{er} fév. 1892, *le Droit*, 24 fév. 1892.

Civ., 22 nov. 1892. D. 93. I. 604.

R. Demogne, *Traité des obligations en général*, t. IV, n° 461.

2. Demolombe XXXI, 687. Jossierand. p. 801.

Barde III, 2880.

Contra : Aubry-Rau, t. IV, 756. Laurent, t. XX, n° 823.

3. Toulouse, 17 fév. 1919. *Gaz. Trib.*, 21 fév. 1920.

mère perd ses facultés de le nourrir, alors surtout que l'enfant est mort d'une maladie étrangère à l'accident « la suppression de l'allaitement maternel a tout au plus diminué la force de résistance de cet enfant à la maladie » (1).

Il a été jugé qu'un accident déterminant un risque, le voiturier doit en supporter les conséquences, quand il y a une relation causale entre l'accident et le risque comme par exemple la mort provoquée par une intervention médicale nécessitée elle-même par l'état de la victime de l'accident (2).

Nous observons donc, dans ces divers arrêts, une tendance de la Jurisprudence de tenir compte de l'influence de l'accident de transport, sur le déclenchement d'un risque, ayant des répercussions funestes sur l'état de la victime.

Si le risque est créé antérieurement à l'accident et si celui-ci n'est que l'occasion de sa manifestation, le voiturier doit supporter une partie du dommage.

Si ce risque est créé par l'accident lui-même, le voiturier sera tenu de ses conséquences ; il y a là un élargissement de la notion de causalité de la faute et du dommage, car entre ces deux éléments intervient une notion nouvelle, le risque, élément évidemment étranger à la faute du voiturier.

Cependant celui-ci en demeure responsable, car

1. Trib. civ. Lyon (1 ch.). 4 mai 1921. *Mon. Lyon*, 14 oct. 1921.

2. Trib. civ. Seine (1 ch.) 17 nov. 1923. *D. hébd.*, 1924, p. 57 et Demogue, *Rev. Trim. Dr. civ.*, 1924, fasc. 2, p. 133.

son fait a été une des causes de ce risque créé : l'autre cause restant indéterminée est impersonnelle, comme le serait par exemple l'état actuel de la science qui n'a pu le prévenir.

Ceci est raisonnable, car si un lien direct est exigé entre le fait dommageable et le dommage encore ce lien ne peut être écarté, par la simple raison qu'il n'est qu'un des rapports rattachant un état multicausal, au dommage.

Mais les tribunaux limitent cette tendance exigeant un risque précis contemporain avec les suites normales de l'accident.

§ 2. — Le dommage moral

L'indemnité consiste dans la réparation du dommage matériel apprécié dans les conditions exposées ci-dessus.

Le dommage moral doit-il être réparé ?

Il faut distinguer le cas, où l'on exige une indemnité pour inexécution d'un contrat comprenant un intérêt moral, du cas où l'on demande simplement des dommages-intérêts pour le préjudice moral qui résulte de l'inexécution d'une convention d'ordre patrimonial.

Dans la première hypothèse, l'on a soutenu que le simple intérêt moral ne peut même pas faire l'objet d'une convention, soit parce que les obligations sont toujours patrimoniales, soit parce que les dommages-intérêts à allouer ne seraient pas une sanction

commuable. Les contrats ont pour objet seulement des intérêts pécuniaires et quand l'article 1149 du Code civil mentionne les gains et les pertes, il suppose évidemment qu'il s'agit de réparer une atteinte portée au patrimoine du créancier (1).

M. Demogue critique justement cette conception et trouve que la limite des obligations doit s'établir non pas par leur objet, mais en appréciant dans chaque cas la sanction que comporte un devoir juridique (2).

Du moment que ces sanctions existent peu importe que l'obligation ait un objet simplement moral, elle a bien une existence propre.

Dans le cas d'inexécution, le débiteur en faute devra des dommages intérêts appropriés.

Mais il se peut, dans une autre hypothèse, qu'un contrat qui comportait seulement un intérêt pécuniaire ait été inexécuté ; un préjudice moral peut-il s'en suivre, et dans l'affirmative est-il sanctionné juridiquement ? (3)

Nous ne le croyons pas, quoique l'on ait soutenu que l'article 1149 du Code civil employé l'expression « en général » « les dommages intérêts dus au créancier sont en général de la perte qu'il a faite et du gain dont il été privé ».

Car même s'il faut rejeter la méthode de la stricte

1. Aubry-Rau, *op. cit.*, t. IV, 5^e éd., p. 170, note 37 *ter*.

2. Demogue, *Traité des obligations*, t. I, p. 10.

3. Chausse, *Revue critique*, 1895, XXIV, p. 437 ; Planiol, II, n° 282 ; Boistel, *Précis de Droit commercial*, 4^e éd., 1890, p. 390 ; *contra* : Laurent, XVI, 281 ; Baudry-Bardé, I, 480.

interprétation de la lettre du texte et s'en tenir à l'intelligence du texte, encore il nous sera permis de motiver notre opinion, par la raison qu'un contrat étant inexécuté aucun préjudice moral ne peut en résulter pour le créancier qui a stipulé seulement une valeur pécuniaire.

En effet, le créancier devrait s'attendre à cette possibilité qui, tout en étant malheureuse n'était pas absolument imprévue.

Un contrat, en déterminant des obligations précises, à la charge du débiteur, crée dans un certain sens une possibilité d'inexécution de ces mêmes obligations. Il en est autrement, si un contrat de transport n'est pas exécuté par une faute du voiturier : il y a dans ce cas une atteinte à un intérêt moral en même temps qu'à un intérêt pécuniaire.

La vie comprend ces deux éléments, l'intérêt moral est même peut-être prépondérant.

Donc le voiturier devra indemniser le voyageur ou ses ayant causes même pour les souffrances morales.

La jurisprudence admet cette solution. Elle tient compte dans la réparation de ce *pretium doloris* (1).

1. Paris (5^e ch.), 24 déc. 1915. *Gaz. Trib.*, 10 sept. 1916 ; Paris, 13 mars 1920. *B. a.* 1922.1.145 ; Paris (5^e ch.), 9 déc. 1921. *Gaz. Pal.*, 1922.1.686 et note anonyme sous Trib. com. Seine, 3 mars 1920. *Gaz. Pal.*, 1920.1.485.

§ 3. — La question du cumul des indemnités (1)

L'indemnité allouée à la victime d'un accident de transport peut-elle se cumuler avec d'autres droits qui jouent en faveur de celle-ci du moment que l'accident s'est produit ?

Ces droits peuvent exister à l'encontre d'un tiers ou de l'auteur même du dommage.

Supposons que la victime était assuré. La compagnie d'assurances lui verse le montant de la police.

La victime peut-elle prétendre également du voiturier le versement d'une indemnité pour le préjudice dont elle était assurée ?

On a soutenu qu'il est inique de permettre que le réclamant cumule les deux indemnités et trouve le moyen de s'enrichir par suite d'un accident de transport (2).

Mais nous trouvons cette opinion exagérée, car d'abord, en fait, les tribunaux n'accordent jamais

1. Pour bibliographie : V. Demogue, IV, n° 606 et s. ; Mamopoulos, *Recours de l'assureur contre le tiers responsable du sinistre et cumul des indemnités*. Th. Paris, 1916 ; Pannier, *Droit de l'assureur contre le tiers responsable de la réalisation du risque*. Th. Paris, 1906 ; Perreau, *Examen doctrinal. Revue critique*, 1902, p. 401. *Rép. alph. du dr. fr. Responsabilité civile*, n° 2707 et s. ; Wahl, *Droit commercial*, p. 514 et s. ; Capitant, *Recours de l'assureur ou de l'assuré contre le tiers*, *Rev. trim. dr. civ.*, 1906, n° 39.

2. Baudry-Wahl, II, § 3601. V. loi all., art. 4, 1871 : « Quand il y a assurance le capital de celle-ci est déduit de l'indemnité qui ne doit jamais dépasser le total du dommage effectivement subi ».

une indemnité d'enrichissement, terme qui ne peut trouver place ici, s'agissant de la perte de la vie des personnes. Mais en serait-il autrement aucune raison juridique sérieuse ne peut interdire le cumul.

La créance qui dérive d'une assurance contractée par la victime et la créance qui découle de l'inexécution du contrat du transport ont deux sources distinctes.

L'une existe, par le fait d'avoir payé les primes conformément à l'acte de volonté libre et prévoyante du voyageur antérieurement à tout sinistre.

L'autre repose sur la faute du voiturier, faute contractuelle dans les rapports du voiturier au voyageur.

En outre, et ceci est plus important, ces deux créances distinctes à leur origine n'ont même pas un même but. Un paiement répare le dommage causé ; l'autre n'est pas un acte de réparation, car on est arrivé à se faire une conception nouvelle de l'assurance et la considérer, ce qui est plus juste, comme une véritable capitalisation (1). Elle le serait du moins quand il s'agit de l'assurance pour la vie des personnes (2). Enfin, l'assurance est une garantie dont la victime s'est armée contre un risque qu'elle a eu la sagesse de prévoir ; on ne peut retourner contre elle cet acte de prévoyance et en faire bénéficier justement l'auteur de la faute (3).

1. Planiol, II, n° 2176. V. dans ce sens.

2. Demogue, IV, 608 et s., note Chavegrin sous S. 1900.4.8.

3. Capitant, *Recours de l'assureur ou de l'assuré contre le tiers*. *Rev. trim. Dr. civ.*, 1906, n° 39; Boudant, *Cours de Droit civil français*, n° 1239; Huc, VIII, n° 434; Vanstemberghe, p. 57.

Le cumul de ces actions s'explique aussi par la pratique jurisprudentielle qui refuse à l'assureur la subrogation de droit, dans les droits de l'assuré (1).

Dans son système la jurisprudence devait choisir ou bien admettre le cumul ou bien en le refusant exonérer en fait l'auteur fautif. C'est la première solution qui a nécessairement triomphé car on ne pouvait vraiment faire profiter le voiturier d'un acte de prévoyance du voyageur.

S'il s'agit d'une indemnité payée par l'auteur même du dommage mais en vertu d'un autre titre que la faute, par exemple en vertu d'une police d'assurance qu'il avait souscrit lui-même pour la future victime, doit-on admettre, le cumul de ce droit avec le droit de la victime d'exiger une réparation en vertu des articles 1147 du Code civil ou 1282 du Code civil ?

Nous croyons qu'il faut en faire une distinction suivant le but même de la créance. Si le droit de l'accidenté s'ouvrant en vertu d'une promesse antérieure à l'accident tendait à récompenser la durée ou la nature spéciale d'un service prêté s'il s'explique en somme par des faits du passé, l'accident intervenant simplement comme une condition d'exigibilité nous opinions qu'il faut admettre le cumul.

Mais si la créance au contraire ouvre le droit à une véritable indemnité, le cumul doit être refusé

1. Demogue, *Rev. Trim. dr. civ.* 1914, p. 373. Capitant, *id.* 1906 p. 371. Bordeaux, 13 janv. 1913, 8, 1914. 2. 3.

car autrement l'accident serait une véritable source d'enrichissement.

La jurisprudence s'inspire de ces considérations (1).

Nous écartons donc le système qui veut choisir comme critérium pour le cumul et le non cumul, le fait d'avoir constitué une créance éventuelle avec les primes payées par la victime ou au contraire avec les deniers de l'auteur du dommage.

On peut objecter à ce système d'ignorer qu'en fait l'auteur du dommage étant en même temps assureur, composera dans toute hypothèse l'indemnité avec l'argent de ses futures victimes. Même s'il ne l'encaisse pas réellement, économiquement, c'est par un véritable prélèvement occulte opéré qu'est formée la créance de la victime sur l'assureur, auteur de l'accident en même temps.

Comment se calcule le dommage si la réparation est demandée par l'héritier de la victime, décédée dans l'accident même ? Il faut distinguer deux hypothèses :

1° L'héritier peut agir ou bien en son propre nom pour le préjudice personnel qu'il a ressenti par la mort de son parent. Il actionnera le voiturier en vertu de l'article 1382 du Code civil et pénal (2) et il pourra prétendre à une réparation pour tout dommage matériel et moral quitte à le prouver et à prouver surtout la faute de l'auteur de l'accident.

1. Cass, 27 juillet 1905. *Rec. pér. assurances*, 1905, p. 555, Cass, 13 déc. 1905, *id.* 1905, p. 557.

2. Alger (2^e ch.), 9 janv. 1924, *Gaz. Pal.*, 3 avril 1924.

D'ailleurs, son droit à indemnité est puisé non dans sa qualité d'héritier mais dans le dommage qu'il a éprouvé directement et personnellement (1).

2° D'autre part l'héritier pourra prétendre user de l'action contractuelle pour l'inexécution du contrat du transport laquelle appartenait au *de cuius*, donc le chef de celui-ci.

Si celui-ci est mort quelque temps après avoir reçu ses blessures, aucune difficulté. On applique le principe général sur la transmission des droits aux héritiers (2). L'article 1122 du Code civil y trouve son application « on est censé avoir stipulé pour soi et pour ses héritiers et ayants cause, à moins que le contraire ne soit exprimé on résulte de la nature de la convention ». Le contrat de transport comporte non pas seulement un avantage personnel au voyageur mais aussi quant à son patrimoine. Mais *quid* si la victime est décédée instantanément dans l'accident même du transport ?

On a pu se demander à juste titre si dans cette dernière hypothèse les héritiers ont pu trouver une action contractuelle dans la succession.

Il semble qu'aucune action en réparation pour le préjudice subi n'a pu prendre naissance dans la personne du voyageur décédée sur le coup.

Il y en a ici deux questions délicates qui, soulevées,

1: Demogue, IV, 535 et Dijon, 12 mai 1897. 2. 243 ; Alger, 23 mai 1892. S. 94. 2. 62 ; Crim., 20 fév. 1863. D. 64. 1. 99 ; Amiens, 10 juillet 1901. S. 1902. 2. 08 ; Sourdat, I, 54-56 ; Ripert, *Rev. mar. Dr. comp.*, 1924, VII, p. 348.

2. Douai, 1898. D. 98. 2. 415 ; Ripert, cit.

constituent autant d'obstacles pour l'adoption d'une solution affirmative. Nous croyons qu'il faut les distinguer et les étudier séparément :

1^o La victime de l'accident, dans ces conditions, a-t-elle un droit à indemnité ? On prétend que la victime étant décédée sur le coup il n'y a plus aucune place pour une action contractuelle exercée tant personnellement (cela est évident) que par ses héritiers (1).

Nous observerons au contraire que le contrat de transport n'est pas réalisé, mais bien inexécuté. Une action en indemnité avait pu naître de ce chef. Naît-elle dans notre hypothèse spéciale ? Nous croyons que peu importe le moment où elle est née, peu importe qu'elle prenne sa source au moment même où le créancier qui l'aurait exercé décède.

Le contrat sera transmis avec toutes les actions qu'il a engendré aux héritiers, car le voyageur est censé avoir stipulé pour ceux-ci tout aussi bien que pour lui-même (art. 1122, C. civ.).

Supposons qu'un contrat conclu par le *de cujus*, transmis comme tel à ses héritiers vient d'être violé postérieurement au décès de ce *de cujus*, créancier.

Les héritiers n'auraient-ils droit à aucune action en responsabilité contractuelle entre le débiteur fautif ?

1. Ripert, *Responsabilité délictuelle du transporteur à l'égard des personnes non engagées dans les liens du contrat* (Rev. Dr. mar. comp., 1924, VII, p. 348).

A plus forte raison dans notre hypothèse l'action en dommages-intérêts qui est concomitante au décès du voyageur, passera à ses héritiers. Autrement on arriverait à ce résultat paradoxal qu'une inexécution très grave du contrat de transport, hypothèse qui est la nôtre, car le voyageur est mort sur le coup, serait moins lourde en conséquence pour le voiturier qui n'en serait responsable que délictuellement ; tandis que si le voyageur est simplement blessé dans l'accident, le transporteur en serait responsable tout aussi bien délictuellement que contractuellement (1).

Voilà une prime à l'aggravation des accidents ! Cette prétention hâtons-nous de le dire est inadmissible. Le droit ne peut vraiment se prêter à des conséquences pareilles.

D'ailleurs on peut faire observer que si soudaine que soit la mort il existe toujours un intervalle fut-il minime entre l'accident et le décès (2). Intervalle plutôt théorique. Mais est-ce qu'un intervalle de survie par exemple de cinq minutes peut-il constituer sérieusement un laps de temps suffisant pour avoir la possibilité d'intenter l'action du contrat ?

Ici, le dommage prend naissance instantanément, sans graduation successives dans un fait, dans un accident, dans une inexécution. L'action en répara-

1. Ripert, *Rev. critique*, 1914, p. 153. *Examen doctrinal*.

2. V. dans ce sens, note Lacoste S. 1905.2.11. Sous Toulouse, 17 avril 1902 ; Sourdat, *Responsabilité*, 5^e éd., I, 56. Baudry-Barde III, n° 7884. *Contrà* : Besançon, déc. 1880. S. 81. 2. 20 Demogue. IV, n° 356, n° 208.

tion ne devrait se développer que plus lentement ! Nous nous demandons si l'action en réparation qui naît, dure, périt avec le dommage ne doit aussi simplement pouvoir coexister avec le dommage.

Maintenant demandons-nous si le dommage lui-même peut exister.

Habituellement quand un voyageur est blessé dans un accident de transport le dommage qu'il alléguera se composera des frais médicaux, de la diminution de la capacité de travail, des souffrances morales (1).

Si la victime décède sur le coup évidemment il ne s'agit plus de dommage causé pour frais médicaux, ni diminution de la capacité de travail. Mais il y aurait place à un autre dommage plus important : l'abréviation de la vie de la victime.

En général, la jurisprudence qui ne s'est pas prononcée devrait, semble-t-il dans sa logique ne pas l'admettre (2). Ici elle doit pourtant admettre cette idée car autrement aucune indemnité ne pourrait être réclamée si un voyageur décède dans un accident de transport. On aboutirait à dire qu'un dommage plus grand ne peut exister quand un dommage plus petit existe !

Si la souffrance physique n'a pu exister, il faut tenir compte que le voyageur avait un patrimoine qui aurait pu augmenter dans l'avenir par son travail. Cette augmentation sera donc arrêtée.

1. Et même pour ses souffrances, Trib. Charleroi, 23 fév. 1895. Pas. 95.3.165.

2. Labbé, note sous Trib. Seine, 9 janv. 1879. S. 81.2.21.

D'autre part il pourrait y avoir à la charge de la victime des parents, entretenus par son travail (1). Ce secours manquera. Il y a là donc des dommages réels au point de vue objet.

N'y aurait-il plus de sujet pour le supporter ?

Mais qu'est-ce qu'on en fait donc de l'article 1122 du Code civil ?

On stipule pour ses héritiers justement pour le temps où l'on ne sera plus vivant.

On ne peut pas soutenir que le dommage était strictement personnel à la victime. Cela équivaut à dire qu'il n'y a même pas de dommage ; cette vue ne tient pas compte des réalités.

En nous résumant on peut donc dire : une action en dommages-intérêts a pu naître du chef du voyageur, d'abord parce qu'une action pouvait exister, ensuite parce qu'un dommage s'était certainement produit.

2° Deuxième question. Mais demandons-nous si cette action est transmissible aux héritiers.

Pourquoi non ? Ce droit de la victime à demander une indemnité fait partie de son patrimoine et se recueille avec son héritage.

Mais observons qu'ici il peut se produire une confusion.

Les héritiers peuvent s'en plaindre personnellement pour les suites provoquées par l'abréviation de la vie de leur auteur cela constitue une action délictuelle (art. 1382, C. civ.).

1. Baudry-Wahl, II, 888.

Mais il pourront exercer aussi l'action en indemnité pour abréviation de la vie du *de cujus*, action recueillie dans la succession de celui-ci.

Il ne s'agit ici que de cette dernière action laquelle seule est contractuelle.

TROISIÈME PARTIE

LES RAPPORTS DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE ET DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTEUELLE DANS LE TRANSPORT DE PERSONNES

La théorie jurisprudentielle que nous avons essayé de préciser, et qui déclare le voiturier, pour les accidents causés aux voyageurs, responsable contractuellement s'inspire du principe juridique, qui distingue deux natures de responsabilités civiles : la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle.

En effet si cette responsabilité civile était unitaire, il deviendrait inutile de rechercher quelle est dans ce cas déterminé la nature de la responsabilité qui jouerait.

Pourtant l'on a soutenu que ces deux notions de responsabilité ne sont que l'application d'une seule et même responsabilité dérivant d'une source unique : la faute.

Le système de l'unité des fautes a été affirmé par plusieurs jurisconsultes dont le plus éminent est M. Planiol (1).

1. Planiol, t. II, p. 877.

Sans entrer dans cette controverse, qui nous ferait dépasser le cadre de notre plan, remarquons que la majorité de la Jurisprudence et de la Doctrine considère qu'il y a deux responsabilités civiles (1).

Mais une autre question en étroite liaison avec celle-ci intense directement notre sujet.

La victime d'un accident de transport pourra-t-elle invoquer les principes de la responsabilité délictuelle à la place ou en même temps que les principes de la responsabilité pour violation d'une promesse contractuelle ?

Il peut paraître étrange, à première vue, que la victime abandonne un système ou n'ayant à produire aucune preuve relative à la faute de l'agent, elle a toutes les chances de faire triompher sa prétention. Quel intérêt aurait le réclamant d'abandonner un système qui lui est si favorable ?

On peut vite découvrir les principes qui le feraient agir de la sorte. Supposons que la victime puisse prouver facilement la faute du voiturier parce que cette faute s'étant objectérisée, il est dès lors facile de déterminer son existence.

Le voyageur lésé aura intérêt d'actionner le voiturier responsable en vertu de l'article 1382, du Code civil car il pourra être indemnisé plus largement.

Dans une autre hypothèse, il se peut que la victime échoue dans sa prétention, invoquant la res-

1. Cass. civ., 11 janv. 1921. *Gaz. Pal.* 1921. 1. 344.

ponsabilité légale ; il voudra donc se prévaloir de la responsabilité contractuelle.

Il se peut encore que la victime étant décédée, son parent choisisse entre l'action en responsabilité contractuelle, qu'il intenterait du chef du *de cujus* et l'action délictuelle lui appartenant en propre, s'il souffre un dommage personnel matériel ou moral.

Il est donc intéressant de savoir si la responsabilité de l'article 1382 et celle de l'article 1147 du Code civil coexistent ou bien s'excluent dans leur application lors de l'inexécution d'un contrat.

On a dit que l'article 1382 étant d'ordre public peut être invoqué en toute occasion : il énonce un principe général et légal de réparation.

La responsabilité contractuelle ne vient que s'ajouter à cette responsabilité établie par la loi : elle ne peut ni l'éliminer ni s'y substituer pour la simple raison que la loi est antérieure à tout contrat.

La responsabilité délictuelle préexistant, les parties contractantes ne peuvent la modifier ; la loi est plus forte que les conventions particulières.

On peut, seulement entourer cette action offerte légalement à tout plaignant des modalités qui la fortifient, la rendent plus efficace et adoptée aux intérêts présents.

Mais même dans ce cas les responsabilités coexistent car on ne peut reprocher au contractant la prévoyance d'avoir pris des mesures supplémentaires.

Mais cette théorie peut être sérieusement critiquée.

Des obligations ont été créées par le contrat, elles peuvent être modifiées, supprimées par ce même contrat, loi souveraine entre les parties.

D'autre part un contractant promettant à son contractant est sorti volontairement du cercle de sa liberté, il a promis une diligence fixée uniquement par les termes de l'accord.

Le degré de diligence supposé par l'article 1382 du Code civil n'a pas quoi chercher ici ; la diligence dans l'exécution n'est pas légale mais bien conventionnelle, elle se mesure sur la promesse faite ; s'il y a faute du débiteur, celle-ci ne peut être jugée que suivant la volonté des parties en présence, donc d'après la clause du contrat (1).

Décider le contraire ce serait violer le principe qui proclame la convention-loi des parties.

Enfin l'équité, elle-même, indique cette solution. Le contrat rapproche les personnes, les intérêts. De ces frottements sociaux, fruits d'une civilisation d'échange, des conflits peuvent surgir plus fréquents que d'habitude.

Devra-t-on recourir à la règle impersonnelle, rigide et légale de l'article 1382 du Code civil, ou bien essayer de mesurer la faute d'après la convention qui, en rapprochant les parties, les a mis dans la possibilité de se nuire ?

Le principe inscrit dans l'article 1382 ne doit trouver d'application que dans les cas où l'auteur du dommage et la victime sont des étrangers, qu'aucun lien juridique conventionnel n'enchaîne. Dans ce cas on peut être plus sévère dans l'application de la faute commise.

Mais, du moment que c'est la convention qui a permis ou facilité cette faute, on ne peut la juger que dans la mesure de la diligence promise dans le contrat (1).

Dans notre opinion, la responsabilité contractuelle est généralement exclusive de la responsabilité délictuelle. Ces deux fautes sont distinctes jusqu'à leur domaine d'application propre.

D'autre part, par le fait même qu'un contrat existe, il ne résulte en même temps qu'un devoir d'exécuter les obligations, une possibilité d'inexécution de ces mêmes obligations.

Si cette inexécution se produit, il faut la mesurer d'après le contrat qui en définitif lui a donné la possibilité de se produire.

Enfin la responsabilité délictuelle s'applique dans le cas où aucune convention ne lie les personnes : le juge peut apprécier suivant les circonstances, suivant la diligence exigée par la loi. Il jugera sévèrement.

1. Bonnet, *Revue critique*, 1912, p. 418. Adde Labbé : *France judiciaire*, 1888. 1. 33 ; Perroud, note B. 1913. 2. 210 ; Josserand, n° 628 ; Aubry-Rau, VI, 5^e éd., p. 311 ; Demolombe, XXXI, 477 ; Saleilles, *Théorie de l'obligation*, 431 ; Demogue, *Rev. Dr. civ.*, 1924, p. 651.

Tandis que si un contrat n'est pas exécuté, le juge ne pourra que s'en référer au contrat ; il jugera suivant ce contrat, il appréciera la faute dans le contrat.

Mais si tels nous paraissent être les principes généraux il faut reconnaître qu'il peut y avoir quelques exceptions importantes que nous essayerons de passer en revue.

1^o Premièrement si l'infraction à la loi contractuelle constitue en même temps une infraction pénale ou ne devra pas refuser l'application de l'art. 1382 du Code civil et suivants (1).

Ici toute cette inexécution contractuelle n'est en somme qu'à un fait personnel et matériel du débiteur fautif, tandis qu'habituellement un fait personnel est un élément composant cette inexécution contractuelle.

Nous donnerons la même solution si l'inexécution du contrat a encouragé à la fraude ou au dol (2).

Dans toutes ces hypothèses le contrat n'a été qu'un simple instrument servant pour réaliser un délit. Nous ferons même une application plus générale de cette idée en disant qu'il y a :

2^o Une deuxième exception au principe posé plus haut : toutes les fois que le contrat n'a été qu'un moyen pour causer un délit. Mais à quoi reconnat-

1. Demolombe, XXXI, 278 ; Laurent, XX, 463 ; Aubry et Rau, 4^e éd., IV, p. 755 et VI, 5^e éd., p. 371, note 7 ; Démogué, V, n^o 1244, p. 556.

2. Sainctelette, p. 35 et 53.

trait-on cela ? Tant subjectivement en recherchant l'intention du cocontractant en faute, violant un contrat pour nuire, qu'objectivement, c'est-à-dire constatant un fait dommageable quelque peu indépendant de l'inexécution du contrat par exemple un fait qui aurait pu exister même en absence de tout contrat (1).

3° Si la faute contractuelle est très grave on ne refusera non plus de faire application de l'art. 1382 du Code civil et suivants(2), dont le créancier se servira justement pour démontrer cette gravité exceptionnelle et demander une réparation adéquate à cette gravité de la faute du débiteur, c'est-à-dire intégrale.

On ne peut soutenir ici que la faute délictuelle ait disparue sous la faute contractuelle.

Certes d'ordinaire le manquement à une règle de prudence, d'observation est peu de chose par rapport à la violation d'une règle précise, contractuelle qui insérant, précisant, sanctionnant dans le contrat des simples devoirs légaux les a transformés dans de véritables obligations, suffisantes par elles-mêmes.

Dans le cas que nous examinons, au contraire la faute délictuelle est tout au moins égale à la faute contractuelle. Celle-ci ne pourra donc neutraliser celle-là.

1. V. Demogue, V, 1453 et *id.*, *Rev. trim. Dr. civ.*, 1922, p. 625.

2. Bordeaux, 8 juillet 1909. S. 1911.2.233, note Ferrin et D. 1912.2.49, note M. Chéron.

4° Il y en a enfin d'après notre avis une quatrième exception. S'il s'agit d'un dommage causé à la personne et non pas seulement aux biens nous croyons que la victime pourrait en bon droit recourir tant à l'article 1382 du Code civil et suivants qu'à l'art. 1147 du Code civil ; et cela pour deux raisons : a) il se peut très bien que toutes les conséquences pécuniaires soient régies par la loi contractuelle.

Mais que faire du dommage moral ? Cela a pu ne pas être compris dans les limites forcément étroites d'une convention qui ne s'occupe que généralement, des biens ; b) les attentats à la vie d'une personne ne peuvent faire l'objet d'un contrat, il s'agit d'une matière d'ordre public. On ne peut disposer de sa vie, de sa liberté.

Nous entendons bien l'objection qu'on pourrait nous faire.

« Mais il ne s'agit que des conséquences pécuniaires engendrées par un accident de personnes, suites matérielles qu'on peut comme tel réglementer et insérer dans un contrat ! »

Sans aucun doute mais est-ce que dans cette matière peut-on faire abstraction des conséquences de dommage d'ordre moral, pour lequel la réparation en argent aura moins une valeur pécuniaire, matérielle que d'ordre satisfactoire ?

Si un voyageur est blessé ou tué dans un accident de transport il y a en même temps que la violation d'un contrat, une dérogation au devoir légal connu sous cette maxime « *neminem lædere* ».

Le contrat de transport sert bien de garantie supplémentaire à la victime, le voiturier ayant promis contractuellement le même fait qu'il aurait dû accomplir même si aucun contrat n'existait.

Mais cette protection supplémentaire ne peut tourner au désavantage du voyageur.

Celui-ci aura le choix de se prévaloir ou bien du contrat et des garanties qu'il comporte ou bien du principe de l'article 1382 du Code civil. La jurisprudence s'est prononcée dans ce sens.

En ce qui concerne les obligations en général, la Cour de cassation admet que la responsabilité délictuelle et celle contractuelle ont des domaines d'application distincts et que la première responsabilité ne peut jouer lorsqu'il s'agit uniquement de l'inexécution d'un contrat (1).

En ce qui concerne particulièrement le contrat de transport de personnes, la jurisprudence a décidé que la victime d'un accident de transport peut, après avoir invoqué en première instance les principes de la responsabilité délictuelle, se prévaloir en appel, de l'inexécution du contrat : cela ne constitue qu'un moyen d'action nouveau (2).

Tout récemment la Cour d'Alger a jugé que le voyageur blessé dans un accident de transport possède contre le voiturier une action en responsa-

1. Cass. Req., 21 janvier 1890. S. 90.1.408; Cass. civ., 11 janvier 1922. *Gaz. Pal.*, 1922.1.344.

2. Paris (5^e ch.), 9 oct. 1913. *Gaz. Pal.*, 26 nov. 1913.

bilité délictuelle en dehors de l'action qui résulte de l'inexécution d'une convention.

Il peut même les annuler.

« L'accident survenu à un voyageur au cours d'un transport peut donner naissance à deux actions
« l'une contractuelle au profit du voyageur ou à ses ayants droit, l'autre délictuelle qui appartient non seulement au voyageur mais encore à toute personne à laquelle le quasi-délit a porté directement préjudice.

« Ces deux actions sont absolument distinctes et peuvent être exercées cumulativement soit par la même personne, soit par des personnes étrangères l'une à l'autre (1). »

Nous croyons que le cumul ne doit pas être admis ni que les deux actions tendent en fait à réparer le même préjudice.

M. Ripert a critiqué la conception qui se dégage de cet arrêt pour les motifs suivants (2).

Il paraît inadmissible, écrit l'éminent jurisconsulte, que la victime d'un accident de transport ait à sa disposition les deux actions, une action contractuelle pour violation du contrat de transport et une action délictuelle en vertu de l'article 1382 et suivants pouvant d'ailleurs les exercer à son choix.

L'option entre ces deux actions ne serait raison-

1. Alger (2^e ch.), 9 janvier 1924. *Gaz. Pal.*, 3 avril 1924.

2. Ripert, *Responsabilité délictuelle du transporteur à l'égard des personnes non engagées dans les liens du contrat* (*Rev. de Dr. mar. comp.*, 1924, VII, p. 348).

nable que si elles avaient une base différente. Or il n'en est rien, car toutes les deux sont fondées sur le dommage causé par la faute du voiturier.

Le contrat existant a absorbé les obligations légales du transporteur. Donc le créancier du contrat inexécuté, en l'occurrence le passager accidenté, ne pourra plus agir en vertu de l'article 1382 et suivants.

Il ne lui restera que l'action même du contrat.

S'il en était autrement, après avoir souscrit au contrat et à tous ses effets, comme par exemple clauses possibles de limitation de responsabilité en faveur du voiturier, clause d'attributions de compétence spéciale, la victime en se prévalant de l'action délictuelle arriverait à méconnaître ses obligations contractuelles et bousculerait toute l'économie du contrat.

Il faut donc, en règle générale, interdire le cumul des actions, toutes les fois que ces actions auraient une même source.

Mais nous demanderons la permission de critiquer cette argumentation. D'abord peut-on considérer, comme l'a dit notre éminent maître, que ces deux actions ont une même base, un même dommage causé ? Nous remarquerons au contraire que ce dommage peut être bien différent dans les deux actions.

Le dommage matériel, pécuniaire a pu être régi par le contrat.

Le contrat a pu s'en occuper par exemple sous

la forme de clauses d'irresponsabilité. On allouera tout ou tant à la victime. Mais pour le dommages simplement moral en est-il de même ?

Nous en avons déjà parlé et nous nous exposerons à une redite seulement afin de suivre pas à pas l'argumentation de M. Ripert.

Ici le dommage moral résulte de l'atteinte à la vie d'une personne, ce n'est assurément plus une simple conséquence pécuniaire pouvant être réglée par contrat, cela constitue bien l'objet d'une matière qui, étant d'ordre public, ne pourra être serré dans les limites d'une convention.

Et qui nous assure que l'examen de l'action intentée en vertu de l'article 1382 du Code civil, n'a son fondement précisément dans le désir de la victime d'obtenir une simple satisfaction morale ?

Voilà donc une différence, il nous semble, entre le dommage contractuel et le dommage délictueux quand même seraient-ils engendrés par une faute unique.

2° D'autre part si une action en indemnité est exercée par la victime d'un accident de transport, faut-il apprécier seulement l'intérêt des parties lésées ?

La règle de l'article 1389 du Code civil est une règle sociale de grande importance.

Il est bon socialement que l'exercice de l'action de l'article 1382 du Code civil soit toujours possible, ne serait-ce que pour démontrer l'importance

194 LA PORTÉE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE
de cet article, d'après beaucoup d'auteurs le plus important du code.

3° Si l'action délictuelle disparaissait en se fondant dans l'action du contrat, ne serait-ce pas là une véritable clause d'exonération de la responsabilité délictuelle déguisée ?

4° L'action contractuelle ne vient en notre matière que fortifier l'action délictuelle. Quand la victime fait usage de cette dernière cela présume que ce but n'a pas été atteint.

5° Enfin il ne faut pas trop s'émouvoir en ce qui concerne la possibilité de méconnaître le contrat auquel on avait déjà donné son adhésion.

En pratique le fardeau de la preuve qui est bien lourd et bien incertain quant à son résultat qui doit être en somme celui de convaincre le juge, jouera comme le meilleur régulateur dans cette option d'actions.

Nous demandons donc que la victime d'un accident de transport puisse se prévaloir tant du contrat qui a été noté, par le fait même de l'accident, que de l'article 1382 du Code civil et suivants.

Nous approuvons donc sans réserve la jurisprudence citée de la Cour d'Alger (1).

Nous compléterons même par la remarque que l'héritier de la victime décédée aura le choix entre l'action du contrat du *de cujus*, trouvée dans sa

succession (1) et une action délictuelle pour préjudice propre (2).

1. Douai, 16 mars 1898. D. 98.2.415.

2. Amiens, 10 juillet 1901. S. 1902. 2.8.

3. Toulouse, 17 avril 1905. 2. 31. et Ripert, *Revue Dr. mar. comp.*, cite.

CONCLUSION

Quelle conclusion tirer de cet examen rapide de la nouvelle jurisprudence, dans la question du transport de personnes et des divers problèmes qu'elle soulève ?

Doit-on regretter qu'une loi ne soit pas venue trancher dans la controverse qui existait avant le revirement de la jurisprudence en 1913, en faisant application dans notre matière du principe du risque juridique, déjà admis par ailleurs.

Ou bien aurait-on dû s'en tenir à l'article 1382 du Code civil qui suffisait pleinement à son nouveau rôle ?

Il nous sera permis de constater que la jurisprudence a trouvé dans sa nouvelle orientation, une élégante solution juridique.

La question du risque créé, il nous semble, peut être analysée dans une nouvelle conception.

En effet, si le risque juridique est considéré sous l'angle des droits et des obligations attachés à la propriété moderne, il emprunte le caractère d'un risque économique.

Vu sous l'angle de la question des accidents de travail, il est un risque social.

Dans le transport de personnes, le voiturier supportera-t-il seul le risque pour le seul fait qu'il est maître d'un outillage dont il a profité, par le seul fait qu'il a exercé une activité productive ?

Mais le voyageur n'est-il lui-même intéressé au maintien et au développement des transports ?

Pourquoi le risque grèverait uniquement le voiturier, du moment que son activité joue le véritable rôle d'un service social ?

D'autre part, au point de vue social, si les voyageurs méritent être protégés car ils occupent une position intéressante, passive et impuissante devant les grandes entreprises, le voiturier ne saurait l'être moins, alors qu'il occupe une fonction à grande portée, dans notre société toute d'échange et de mouvement.

Il y a là pour admettre le risque, une question fort délicate. Mais en dehors de ces deux formes du risque, nous croyons qu'il en existe un véritable risque contractuel lequel peut former toute la philosophie du système jurisprudentiel, que nous avons essayé d'analyser.

Dans tout contrat, il existe des véritables postes contractuels tenus par les parties contractantes, comme il en existe des postes sociaux occupés par des personnes dont l'activité intéresse toute la société.

Si dans un contrat, un des contractants défaillit au rôle qu'il a assumé, il est juste, si des conséquences dommageables se produisent de ce fait, que

les répercussions en soient supportées par ce contractant.

La responsabilité contractuelle classique, subjective, se transformerait dans cette conception dans un risque contractuel, objectif, et cela, dès que des événements exclusifs de la volonté du débiteur joueraient lors de l'exécution d'une invention.

Si un contrat n'est pas exécuté, une responsabilité grève le débiteur fautif.

Mais si un contrat étant exécuté dans ses termes formels et apparents, une valeur est anéantie, pourquoi refuser de rendre responsable objectivement le débiteur des obligations qui, dans le contrat, servaient cette valeur disparue ? Remarquons que dans cette hypothèse on ne peut départager et déterminer, à première vue, la part de la volonté de l'auteur, de la victime et la part du hasard. C'est pour cela même que nous croyons qu'il s'agit là d'un risque.

Si le fardeau du dommage doit en dernier lieu gréver une personne, celle-ci ne peut être que le contractant qui, occupant un poste contractuel, n'a pas atteint objectivement le but de cette fonction c'est-à-dire augmenté l'utilité d'une valeur, qui en tout cas ne doit disparaître.

Vu : le Président de la thèse,
DEMOGUE

Vu : le Doyen
Pour le Doyen
l'Assesseur
TRUCHY

Vu et permis d'imprimer
le Recteur de l'Académie de Paris,
APPELL

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
AVANT-PROPOS.....	11

PREMIÈRE PARTIE

LA QUESTION DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DANS LE TRANSPORT DE PERSONNES

§ 1 ^{er} . — Différences entre les applications de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle.....	14
§ 2. — Problème de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs.....	21
§ 3. — Etat de la jurisprudence	29

DEUXIEME PARTIE

DES CONDITIONS REQUISES POUR DÉTERMINER UNE RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE A LA CHARGE DU VOITURIER

CHAPITRE PREMIER. — <i>Le contrat de transport</i>	36
§ 1 ^{er} . — La nature du contrat de transport de personnes.	36
§ 2. — La durée de l'exécution du contrat.....	52
CHAPITRE II. — <i>Des personnes entre lesquelles joue la responsabilité contractuelle</i>	70
§ 1 ^{er} . — Le voiturier.....	70
§ 2. — Le voyageur.....	79
CHAPITRE III. — <i>L'inexécution du contrat de transport</i>	103
§ 1 ^{er} . — L'accident	103
§ 2. — La preuve de l'inexécution.....	109
§ 3. — La portée de l'inexécution.....	112
CHAPITRE IV. — <i>La question de l'imputabilité</i>	123
§ 1 ^{er} . — Accidents causés par une faute de la victime....	123

200 LA PORTÉE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

§ 2. — Le cas de force majeure et le cas fortuit.....	130
§ 3. — Les accidents causés par une faute d'un tiers....	141
§ 4. — Les clauses d'irresponsabilité.....	147
CHAPITRE V. — <i>Le dommage</i>	157
§ 1 ^{er} . — Conditions requises pour son existence.....	158
§ 2. — Le dommage moral.....	169
§ 3. — La question du cumul des indemnités.....	172

TROISIÈME PARTIE

DES RAPPORTS DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE ET DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTEUELLE DANS LE TRANSPORT DE PERSONNES.....	182
CONCLUSION.....	196

